
На строительстве Московской кольцевой объем земляных работ составит 9,6 млн. м³.
Цементно-бетонные покрытия займут 1,8 млн. м².
Дорожники возведут 7 мостов, построят 50 путепроводов.
Ноябрь 1960
За рулём
№ 11

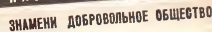
За рулём

11

Ноябрь 1960 г. Год издания 18-й

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ

ВСЕСОЮЗНОЕ ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО





В этом номере



Московский завод малолитражных автомобилей начал выпускать «Москвичи» с новой, улучшенной облицовкой радиатора.

На снимке: автомобили «Москвич» на автоматическом обкаточном стенде (статью об автоматизации производства на МЗМА см. на стр. 8—9).

Фото А. Куренкова



Второй этап розыгрыша первенства СССР по шоссейно-кольцевой гонке состоялся в Таллине, на новой специально оборудованной трассе (см. стр. 15—16).

На снимке: старт спортивных автомобилей группы В.

Фото Ю. Клеманова

На Тернопольском озере с 22 по 25 сентября проходили первые международные соревнования водномоторников с участием спортсменов оборонных обществ Болгарии, Польши и СССР (отчет см. на стр. 16—17).

На снимке: заезд скутеров класса СИ-175.

Фото М. Тилевича



За нашу Советскую Родину!



ВЕЛИКИЙ ПРАЗДНИК ВЕЛИКОГО НАРОДА

От победоносного залпа крейсера «Аврора» до изумившего все человечество стремительного взлета мощного космического корабля — таковы знаменательные вехи исторического пути, который прошло советское государство от своего рождения до наших дней.

Сорок три года назад с трибуны II съезда Советов Владимир Ильич Ленин провозгласил Советскую власть. К управлению страной пришли Советы рабочих, солдатских и крестьянских депутатов. Была свергнута диктатура буржуазии и установлена диктатура пролетариата. Над одной шестой частью земного шара взвилось алое знамя Великой Октябрьской социалистической революции.

Огромно историческое и международное значение этого события. Мир раскололся на два лагеря — лагерь умирающего капитализма и лагерь растущего, устремленного вперед социализма. Под непосредственным влиянием Октября пришли в движение все угнетенные и эксплуатируемые. Массовые революционные выступления, прокатившиеся по Европе и Америке, потрясли капитализм до основания. С новой силой развернулась борьба колониальных народов за свое освобождение.

Октябрьская революция открыла новую эру в истории человечества — эру крушения капитализма и торжества социализма. Советским людям выпала великая задача — прокладывать путь к светлому будущему всех народов. Ныне под знамя социализма встало уже более одной трети населения земного шара. В едином монолитном строю вместе с СССР дружно шагают к общей цели 650-миллионный Китай, страны народной демократии Европы и Азии.

Оценивая значение Октябрьской революции для России, В. И. Ленин писал:

«Революция сделала то, что в несколько месяцев Россия по своему политическому строю догнала передовые страны».

Но этого мало, указывал великий вождь. Мы должны догнать и перегнать эти страны также и экономически. Погибнуть или на всех парах устремиться вперед. Так, по определению Владимира Ильича, был поставлен вопрос историей.

За годы советской власти наша страна сделала гигантский скачок вперед по пути прогресса во всех областях хозяйственного и культурного развития. Некогда, по словам поэта, убогая и бессильная матушка Русь стала ведущей державой, снискавшей своими достижениями признание и любовь всего прогрессивного человечества. Советский народ под руководством Коммунистической партии, победоносно завершив строительство социализма, ныне успешно претворяет в жизнь исторические решения XX и XXI съездов КПСС о создании в нашей стране материально-технической базы коммунизма. Производительные силы нашей Родины развиваются невиданно высокими темпами.

Рассматривая заботу о благе народа как высший закон своей деятельности, Коммунистическая партия и социалистическое государство успешно решают задачу, поставленную XXI съездом, — в исторически кратчайший срок превзойти наиболее развитые капиталистические страны по производству промышленной и сельскохозяйственной продукции на душу населения и обеспечить самый высокий в мире жизненный уровень советских людей. В нашей стране уже завершается переход на семи- и шестичасовой рабочий день. Успешно осуществляется грандиозная программа жилищного строительства. Советский Союз занял первое место в мире по количеству строящихся квартир на тысячу жителей. Растут реальные доходы рабочих и служащих, из года в год расширяется производство товаров народного потребления.

Одним из ярких свидетельств заботы о росте благосостояния трудящихся является введение недавно принятой новой системы оплаты труда для работников автомобильного транспорта и шоссейных дорог, по которой повышается заработная плата для большинства категорий автотранспортников.

Большое внимание уделяет советское государство подготовке высококвалифицированных технических кадров.

После того, как свершилась Великая Октябрьская социалистическая революция, — указывал в своем выступлении на XV сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций Н. С. Хрущев, — буржуазия во всем мире твердила о неизбежной гибели власти Советов, так как Россия — малограмотная страна и рабочий класс не имеет специалистов, способных руководить государственным аппаратом и экономикой страны. Жизнь подтвердила правильность ленинских слов о том, что революция разбудит народную инициативу, что Советская власть выдвинет из народных масс руководителей-организаторов, что простой рабочий, крестьянин, взяв власть, научится управлять государством, овладеет всеми достижениями современной науки и техники.

О больших успехах в овладении широкими массами современной техникой убедительно говорит хотя бы такой простой факт. В 1926 году в СССР имелось всего 22 тысячи шоферов, трактористов, комбайнеров. В 1959 году их было уже 5 миллионов 864 тысячи, что означает рост примерно в 260 раз.

В системе подготовки высококвалифицированных технических кадров для промышленности, транспорта и сельского хозяйства немалую роль играет наше патриотическое Общество. Уже сейчас ДОСААФ через свои многочисленные учебные организации приобщает к технике десятки и сотни тысяч юношей и девушек. А впереди еще более ответственная задача — дать стране два миллиона специалистов для нужд народного хозяйства. В борьбу за ее выполнение активно включились все комитеты и организации Общества. Успешнее других в настоящее время эту задачу решают в Краснодарском крае, Харьковской и Львовской областях и Татарской АССР.

С каждым днем все более весомый вклад в дело подготовки специалистов различного профиля вносят наши самодеятельные клубы, повсеместно создаваемые на общественных началах. За короткий срок таких клубов стало больше тысячи, и число их быстро растет.

Сорок третий год революции ознаменовался новыми выдающимися достижениями советского спорта. Вслед за убедительной победой на «Белой олимпиаде» наши спортсмены добились блестящих результатов на XVII Олимпийских играх.

В Скво-Вэлли и Риме сборные команды СССР завоевали 124 медали и набрали 830 очков, тогда как спортсмены США получили лишь 81 медаль и 525,5 очков. Итоги Олимпиады — убедительное свидетельство того, что за годы советской власти, благодаря повседневным заботам партии и правительства о повышении благосостояния и улучшении здравоохранения народа Советский Союз стал самой мощной спортивной державой мира.

Большая спортивная работа ведется нашим добровольным Обществом. В его организациях сотни тысяч юношей и девушек занимаются автомобильным, мотоциклетным, водно-моторным и другими видами технического спорта. Многие победители крупнейших международных соревнований — питомцы ДОСААФ.

За высокие спортивные достижения вместе с большой группой других спортсменов Указом Президиума Верховного Совета СССР награждено четырнадцать представителей ДОСААФ. Это — герои Олимпиады стрелки Алексей Гущин, Виктор Шамбуркин, Марат Ниязов. Медалью «За трудовую доблесть» отмечены заслуженные мастера спорта автомобилист Эдуард Лорент и мотоциклист Рейнис Решетникс.

Радостно встречает великий советский народ 43-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции. Каждый день приносит нам замечательные вести о новых победах тружеников города и деревни, росте социалистической экономики, достижениях нашей науки, техники, культуры. Советский человек повседневно на множестве конкретных примеров ощущает огромную заботу, проявляемую о нем Коммунистической партией и Советским правительством. Это вдохновляет на новые трудовые подвиги во имя коммунизма.



И. Ф. ФЕДЬКО.

В годы гражданской войны советский народ выдвинул из своей среды немало талантливых полководцев, имена которых широко известны в нашей стране. Среди них был и один из первых организаторов автобронеотрядов Советской Армии — Иван Федорович Федько. В 1921 году он был награжден четырьмя орденами Красного Знамени.

Воспитанник великой партии Ленина, членом которой он стал с июля 1917 года, сын украинского бедняка, столяр Иван Федько прошел боевой путь от солдата до заместителя наркома обороны СССР.

В этой статье рассказывается о боевых эпизодах с участием автобронеотрядов под командованием И. Ф. Федько.

Автомобиль идет

РАЗВЕДКА БОЕМ

Сложной была военно-политическая обстановка на Северном Кавказе и Кубани летом 1918 года. Немецкие войска захватили Донскую область и нацелились на Северный Кавказ. Отдохнув и хорошо вооружившись, добровольческо-офицерская армия генерала Деникина начала продвижение на Кубань. Деникин хотел в первую очередь захватить станции Торговую (Сальск) и Песчанокопскую, чтобы прервать железнодорожное сообщение на линии Царицын — Тихорецкая и отрезать от Советской России весь Северный Кавказ.

В эти дни И. Ф. Федько был назначен командующим войсками царицынского направления. Перед войсками была поставлена задача — не дать главным силам деникинцев подойти к линии железной дороги Торговая — Тихорецкая.

Федько прибыл на Песчанокопскую. Узнав от бежавшего из села Лежанка крестьянина, что деникинцы намереваются захватить это село и наступать к железной дороге, Федько во главе организованного им автоотряда в составе пяти грузовых машин «Фиат», вооруженных «максимами», выехал им навстречу. Когда автомобили въехали в село Лежанка, выяснилось, что оно занято офицерским полком, составляющим авангард деникинской армии.

Пять автомашин и целый офицерский полк! Силы далеко не равные, и все-таки автомобилисты решили принять бой.

Не дав белым опомниться, с машин застрочили «максимы». Разгорелся уличный бой. Понеся первые потери, офицеры стали выкатывать из дворов на улицу повозки, вытаскивать ящики — создавать баррикады, чтобы преградить машинам выход из села. Из-за укрытий беляки забрасывали автомобили ручными гранатами. Один из «Фиатов» стал, на другом — погибли два пулеметчика. Федько на ходу быстро перескочил в эту машину и один занял их места, расстреливая из пулеметов белогвардейцев. Вскоре он сам был ранен в плечо, а шофер убит. Хорошо, что Иван Федько умел сам водить автомобиль. Несмотря на ранение, Федько сел за руль. Все выходы с центральной площади на прилегающие к ней улицы были забаррикадированы. Только пулеметный огонь сдерживал белогвардейцев. Но надолго ли? Патронов в лентах оставалось мало.

Словно связанные невидимой веревочкой, автомобили носились вокруг площади, не давая белым подойти близко. Бойцы уже приготовили гранаты, чтобы взорвать себя и машины. Неожиданно Федько заметил, что ворота одного из домов слегка приоткрылись. «Выход есть!» — мелькнуло у него в голове. Командир разогнал автомобиль и, притормозив перед воротами, нажал на них буфером. Ворота с треском распахнулись. Все машины отряда устремились через двор на огороды и, ломая изгороди, вышли за село. Автоотряд благополучно вернулся на станцию Песчанокопскую.

Разведка боем помогла собрать ценные сведения о противнике. Это позволило на несколько дней задержать наступление деникинцев.

ПОД ТИХОРЕЦКОЙ

Несмотря на упорное сопротивление войск Федько, деникинцам, наступавшим на Тихорецкую, ценою больших потерь удалось подойти к этой крупной узловой станции. Советские отряды заняли оборону под Тихорецкой. Деникин двинул в наступление всю свою армию.

Поддерживаемый ординарцем, раненый Федько приехал в железнодорожные мастерские.

— Товарищи! Нам надо иметь свои броневики...

Через несколько дней на позициях появился новый бронеотряд — три отбитых у белых и отремонтированных броневика и двенадцать грузовых автомобилей «Фиат», на которых стояло по два пулемета.

Обстановка была исключительно тяжелой. Захватив на станции Тихорецкой штаб главкома советских войск Северного Кавказа, деникинская конница пошла в атаку на Тихорецкую. Немногочисленные отряды красных войск дрогнули. Казалось, еще немного и белые ворвутся на станцию. В этот момент и вступил в бой бронеотряд. На большой скорости вылетели навстречу деникинцам броневики и «Фиаты», создав плотную стену огня. Вздыбились, сбрасывая всадников, кони. Не ожидая такого отпора, деникинцы смешались, а через минуту уже мчались назад...

Внезапные и решительные действия автобронеотряда дали возможность советским войскам перегруппироваться, взять инициативу в свои руки, нанести удар врагу и задержать его наступление на Екатеринодар (Краснодар).

Белогвардейская артиллерия усиленно охотилась за автобронеотрядом и особенно за машиной самого Федько. Во время одной из атак неприятельский снаряд прямым попаданием разбил его автомобиль. Взрывом снаряда Федько был выброшен из машины и ранен в обе ноги.

С помощью командира Томашевского полка, ныне генерал-полковника запаса М. П. Ковалева и адъютанта Вани Израенко, ныне персонального пенсионера, Иван Федорович Федько был отправлен в Екатеринодар в госпиталь.

В октябре 1918 года Чрезвычайный съезд Советов Северо-Кавказской республики, происходивший в станице Невинномысской, назначил коммуниста Ивана Федько главкомом советских войск Северного Кавказа, из которых под его командованием вскоре была образована XI Красная Армия. В то время Федько исполнился двадцать один год.

ЛИКВИДАЦИЯ АНТОНОВЩИНЫ

В 1920—1921 годах, пользуясь поддержкой кулаков и обманывая крестьян демагогическими обещаниями, Антонов организовал в лесах Тамбовщины две армии, численностью в 50 тыс. человек. Бандиты действовали в лесистой, заболоченной местности, хорошо знали лесные дороги и тракты. У них было много лошадей, что делало бандитские отряды подвижными. Поэтому долгое время борьба с ними не давала результата.

Командовал войсками по ликвидации антоновщины выдающийся полководец Советской Армии, впоследствии Маршал Советского Союза М. Н. Тухачевский. На ликвидацию антоновщины была направлена группа слушателей академии Генерального штаба во главе с И. Ф. Федько.

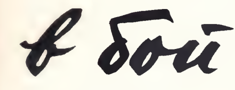
Разговор о предстоящих боях начался еще в академии и продолжался в дороге. Командиры высказывали предположение, обсуждали разные планы борьбы с бандитами.

— Надо создавать небольшие, хорошо вооруженные кавалерийские отряды, — убежденно говорил один.

— В деревнях, которые расположены близ лесов, разместить сильные гарнизоны, — предлагал другой.

— А как вы думаете, Иван Федорович? — обратились товарищи к Федько.

— Я думаю, — ответил он, — надо использовать технику: автомашины, броневики, организовать пулеметный автобронеотряд. Помню, под Лежанкой, Тихорецкой и в Крыму такие отряды здорово нам помогли.



Послышались возражения.

— Что вы, Иван Федорович! Под Лежанкой и Тихорецкой — степи, а здесь, на Тамбовщине, — леса, овраги, речки, рощицы. Местность идеальная для бандитов. Разберут они мостик через ручей, как вы тогда переедете со своим автоотрядом?

— Построим новый мост, — спокойно ответил Федько, — и бандитов догоним. За ночь, скажем, они лесными дорогами уйдут за полсотни верст. Хочешь не хочешь, а надо дать отдых лошадям. А мы к ним поутру и нагрянем. Машина ведь не лошадь — не устает...

Отряды бандитов обладали большой подвижностью, часто меняли лошадей, которых им предоставляли кулаки, и уходили из-под ударов красной конницы. Тогда и был одобрен план создания бронеотряда. Федько энергично взялся за его осуществление.

Удалось собрать несколько устаревших броневиков, шесть грузовых машин и одну легковую. Грузовики вооружили пулеметами, закрыли их мешками с землей. В отряд входило также несколько грузовиков с пехотой.

Вскоре автобронеотряд Федько уже преследовал главные силы антоновцев, численностью до 3000 человек. Под вечер он настиг их у села Елань. Внезапно появившись на окраине села, автобронеотряд открыл шквальный пулеметный огонь. Это вызвало замешательство среди мятежников, и они, не приняв боя, бежали в лес, бросив свои обозы и раненых. Первая крупная победа над антоновцами воодушевила красноармейцев.

Наступившая темнота заставила временно прекратить преследование. На следующий день вместе с кавалерийскими бригадами Котовского и Ковалева автобронеотряд снова выступил в бой. Обладая большой скоростью, отряд обходил антоновцев и гнал их под удары конников.

Село Бакурш, в котором засели главные силы антоновцев, Федько решил атаковать силами отряда, не дожидаясь подхода кавалеристов. Машины на большой скорости помчались к селу.

Ворвавшись в село, пулеметчики открыли огонь по антоновцам. Шоферы подводили машины вплотную к домам, где засели бандиты, красноармейцы через окна забрасывали их гранатами.

В этом бою от мощного пулеметного огня автобронеотряда банда потеряла много убитыми и ранеными, девять пулеметов и обоз.

Вместе с бригадами Котовского и Ковалева автобронеотряд Федько продолжал неутомимо преследовать бандитов. Действуя решительно и внезапно, отряд Федько наносил бандитам сильные удары и деморализовал их. Мятежники видели, что от автоотряда не укрыться. Многие рядовые антоновцы, убедившись в бессмысленности дальнейшего сопротивления, бросали оружие.

За умелое руководство боевыми операциями автобронеотряда Реввоенсовет республики наградил И. Ф. Федько четвертым орденом Красного Знамени.

Во время борьбы с басмачеством в Средней Азии в 1923 году И. Ф. Федько, будучи командиром 13-го стрелкового корпуса, также широко применял небольшие автобронеотряды. Это в значительной мере ускорило ликвидацию басмачества в Бухаре, за что он был награжден орденом Красного Знамени Бухарской Республики.

А. СМИРНОВ,
гвардии полковник запаса.

Рисунок В. Бордзиловского.

ИТОГИ СПОРТИВНОГО ГОДА

Н. СТРАХОВ,
председатель Федерации автомотоспорта СССР

3500 СОРЕВНОВАНИЙ ЗА ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ! ● МОЛОДЕЖЬ ТЕСНИТ ВЕТЕРАНОВ ● УСПЕШНАЯ ПРОБА СИЛ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ВСТРЕЧАХ ● ВСЕСОЮЗНАЯ СПАРТАКИАДА В РАЗГАРЕ

1960 год принес немало нового любителям автомобильного и мотоциклетного спорта.

Уже в январе состоялся учредительный пленум Федерации автомотоспорта СССР. Он наметил пути дальнейшего повышения мастерства автомобилистов и мотоциклистов, увеличения видов и числа соревнований, роста массовости, главным образом за счет молодежи. Пленум образовал рабочие органы Федерации, члены которых, широко привлекая к своей деятельности актив, с энтузиазмом приступили к работе.

В первом полугодии почти во всех союзных республиках завершилось создание республиканских федераций, а в областях, краях, автономных республиках, городах и многих районах — секций автомотоспорта. Выросло число самодеятельных автомотоклубов.

В занятия и руководство этими видами спорта были вовлечены тысячи новых активистов-общественников. И результаты стали сказываться, хотя и не так быстро, как хотелось бы.

Правда, не везде еще в достаточной степени развернута работа. Энтузиасты автомотоспорта особенно на местах испытывают ряд трудностей, связанных с материальной базой (спортивные сооружения, средства, техника). Кое-где дают о себе знать ведомственные неувязки, а порой и неразбериха в организационных вопросах. Но в общем чувствуется значительное оживление в работе, налицо и первые успехи.

Спортивный сезон (этот термин становится все менее применим к автомотоспорту, ставшему круглогодичным) начался в истекшем году рано. Уже в январе мотоциклисты стартовали в гонках на ледяной дорожке. Они проводились во многих городах, в том числе в Москве на Центральном стадионе имени Ленина и в Уфе, где эти соревнования особенно полюбились. В феврале в товарищеском матче на льду встретились мотоциклисты СССР, Чехословакии, Финляндии и Швеции. Позже состоялись II Всесоюзные зимние ралли автомобилистов в Прибалтике.

Далее соревнования следовали одно за другим, как и предусматривал напряженный спортивный календарь. Ралли, гонки, кроссы, состязания на мастерство вождения и экономию бензина — у автомобилистов; многодневки, кроссы, гонки — шоссейно-кольцевые, на ледяной, гаревой дорожках, ипподроме — у мотоциклистов; лично-командные первенства и состязания на установление рекордов — у автомоделистов.

Как видно из этого перечисления, календарь включал все виды автомобильных соревнований за исключением, пожалуй, одного — гонок на карликовых автомобилях (го-картах). Такие гонки получили за последнее время широкое распространение за рубежом благодаря простоте конструкции и дешевизне автомобильчиков, имеющих двигатель рабочим объемом 100—200 см³. Автомобильный комитет Федерации автомотоспорта СССР разрабатывает сейчас предложения о развитии этого вида соревнований в нашей стране.

Были и попытки возродить мотобол. Но пока спортсмены-мотоциклисты не пришли к единому мнению развивать его или нет.

В 1960 году удалось, наконец, найти трассу, пригодную для автомотогонок на установление рекордов. Это — дно высохшего соленого озера Баскунчак. В августе здесь установили международные и всесоюзные рекорды: заслуженный мастер спорта Э. Лорент на автомобилях класса 350 см³ на дистанции 1 км с хода — 225,6 км/час, 5 км с хода — 220 км час и класса 250 см³ на 5 км с хода — 193,4 км/час; мастер спорта А. Амбросенков на автомобиле класса 250 см³ на 1 км с места — 95,6 км/час. Успешно выступил и заслуженный мастер спорта Н. Шумилкин. Он обновил всесоюзный абсолютный рекорд скорости на мотоцикле — 228 км/час. Но и эти высокие результаты не предел. По мнению специалистов, на новой трассе можно развивать скорости порядка 400 км/час и выше.

Поскольку журнал «За рулем» достаточно подробно освещал международные встречи, чемпионаты СССР, РСФСР и другие наиболее интересные соревнования по автомотоспорту, мы не будем на них подробно останавливаться. Хочется лишь подчеркнуть, что в большинстве своем они были заключительными, подводили итог большой и плодотворной работы в районных, городских, областных и республиканских организациях.

За первые 6 месяцев 1960 года (данные за весь год Федерация ожидает в январе) было проведено более 3500 различных соревнований (110 проц. по отношению к общему числу соревнований за весь 1959 год). В них участвовало более 93 тыс. спортсменов. Более 12 тыс. человек (13,1 проц.) получили спортивные разряды. Подготовлено 39 мастеров спорта и 420 перворазрядников. Но это явно недостаточно. Не может удовлетворить общественность и положение дел у автомоделистов, которые не выполнили намеченную программу подготовки разрядников, проводили мало соревнований, слабо привлекали к занятиям молодежь.

Отрадно, что на местах было подготовлено более 11 тыс. тренеров и общественных инструкторов по автомотоспорту и около 4 тыс. спортивных судей.

Особенно ощутим подъем автомобильного и мотоциклетного спорта в Украинской, Грузинской, Армянской, Белорусской и Азербайджанской республиках. Неплохие результаты в подготовке разрядников имеют досаафовцы Киргизской ССР, Краснодарского края, Ростовской и Свердловской областей. Там полюбили автомотоспорт всерьез и надолго.

Истекший спортивный год характеризуется ростом мастерства молодых спортсменов-автомобилистов и мотоциклистов. Такие из них, как В. Успенский (Владивосток), К. Маас и В. Вяльяотс (Эстония), Е. Константинов и И. Плеханов (Уфа), В. Решетникс и Р. Осе (Латвия), Б. Захаров (Московская область) потеснили в ряде ответственных соревнований признанных фаворитов и заняли ведущие места. За этими фамилиями мы видим десятки других талантливых представителей спортивной молодежи, которые повсюду теснят маститых гонщиков.

К сожалению, успехами могут похвастать не все. В Марийской, Удмуртской, Чувашской автономных республиках,

Алтайском, Приморском, Хабаровском краях, Владимирской, Новгородской, Кемеровской, Куйбышевской областях автомобильный спорт находился в загоне. Не используются благоприятные возможности для его развития и в Горьковской области. А ведь где, как не в городе автомобилестроителей поднимать этот вид спорта?

В Горьковской и Владимирской областях не лучше обстоят дела и с мотоциклетным спортом. Что же касается автомоделизма, то им совсем не занимались в Литовской, Молдавской, Эстонской республиках и в ряде областей РСФСР. В чем же причина этого отставания? Прежде всего в том, что работа местных секций, судейских коллегий пущена на самотек, не контролируется и не направляется комитетами ДОСААФ и автомотоклубами. Немалая доля вины лежит на Федерации автомотоспорта СССР, ЦАМК и республиканских федерациях, которые не нашли еще действенных форм руководства работой местных общественных организаций.

Наши международные спортивные связи продолжали развиваться и укрепляться. В июне состоялись первые международные автомобильные ралли «За мир и дружбу», маршрут которых пролегал по территории 4 стран — СССР, Польши, ГДР и Чехословакии. Наши спортсмены добились убедительной победы, завоевав первые места среди 5 национальных команд и 23 клубных. Эта победа тем более почетна, что в соревнованиях участвовали очень сильные спортсмены ГДР и Чехословакии.

Хорошо зарекомендовали себя в ралли наши автомобили М-21 и особенно «Москвич-407». Правда к «Волгам» были некоторые претензии. О качестве отечественных автомобилей можно судить хотя бы по тому, что они, завершив 5000-километровую дистанцию в Праге, сразу же отправились в обратный путь через Нижние Татры и Карпаты и, пройдя еще 3000 км, прибыли в Москву в точно назначенное время.

Успешным можно считать выступление советских спортсменов на мотогонках по льду в Москве и Уфе. Встретившись с сильнейшими зарубежными гонщиками, они завоевали 3, 4, 5, 7 и 8 призовые места, победив финнов и уступив лишь шведам.

На гаревой дорожке в Уфе, Ровно и Майкопе наши мотоциклисты, соревнуясь со своими учителями — чехословацкими и польскими гонщиками, заняли почти все ведущие места.

Во встречах по мотокроссу в Риге, Таллине и Ленинграде, в которых участвовали гонщики 11 стран, советские спортсмены завоевали 14 из 30 призовых мест, в том числе два первых, два вторых, три третьих, одно четвертое, три пятых и три шестых.

Наши гонщики выезжали на международные соревнования в Чехословакию и Польшу, где участвовали в чемпионате Европы по мотокроссу «Шарка» и «Забже». Состязаясь с сильнейшими спортсменами Европы, они заняли 7 призовых мест: два первых, одно второе, одно четвертое, одно седьмое, два восьмых. Убедительной победы добились наши мотоциклисты на кроссе «Шипка» в Болгарии.

На XXXV международных шестидневных мотоциклетных соревнованиях в Австрии, собравших цвет европейского мотоспорта, наши мотоциклисты были удостоены 13 золотых, 3 серебряных и 1 бронзовой медалей. В командном же зачете они выступили ниже своих возможностей.

В осенних соревнованиях по гаревой дорожке в Чехословакии наши мотоциклисты во встрече с сильнейшими гаревиками Чехословакии, Польши, Швеции и Финляндии добились ряда убедительных побед.

Можем ли мы обольщаться успехами и достижениями? Для этого нет оснований. Были у нас, к сожалению, огорчения и, если хотите, отдельные срывы. Вот несколько примеров.

На четырехдневке в ГДР трое из шести советских гонщиков (Э. Кирсис, Э. Крузе и В. Адоян) заняли призовые места (I, II и IV). Но в целом команда выступила неудачно, в основном из-за халатности мастера спорта И. Григорьева и старшего тренера ЦАМК В. Дробицкого. Ниже своих возможностей выступили заслуженный мастер спорта Н. Севостьянов и мастер спорта А. Васин на шоссейно-кольцевой гонке в г. Брно. И если неудача на четырехдневке в ГДР в какой-то мере объяснима качеством мотоциклов, то поражение в Чехословакии этим объяснить нельзя. Здесь советские спортсмены стартовали на совершенных гоночных машинах конструкции ЦКЭБ мотоциклостроения, на которых, кстати говоря, чехословацкие гонщики добились высоких результатов. Причины неудовлетворительного выступления наших мотоциклистов кроются в недостаточном внимании к проверке и доводке мотоциклов перед соревнованиями, а главное — в плохой тренированности самих спортсменов, редко выступавших в шоссейно-кольцевых гонках.

Комитет мотоциклетного спорта и президиум Федерации должны сделать правильные выводы из неудач, проанализировать недостатки и наметить пути их быстрого преодоления. Надо позаботиться о специализации мотоциклистов по видам состязаний. Нужно подыскать и освоить новые трассы, которые по сложности не уступали бы международным. Необходимо увеличить число состязаний, больше и упорнее тренироваться. Ведь могли же свердловские досаафовцы сделать каждое воскресенье сезона спортивным. Их пример достоин подражания.

Тут уместно еще раз сказать о соревнованиях, проводимых на основе самоокупаемости. Хотя опыт Латвии, Эстонии, Ленинграда, Уфы, Ровно, Майкопа убедительно подтверждает реальность и эффективность таких состязаний, на местах часто еще относятся к ним с опаской и нéхотя. Конечно, легче получить ассигнование из центра, чем приложить усилия для организации платных соревнований, проявить настоящую заботу о зрителях, наладить своевременную и квалифицированную информацию и т. д. Но так рассуждать может только тот, кого не волнуют судьбы развития советского автомотоспорта. Преодолеть косность и нерешительность в проведении соревнований на основе самоокупаемости — вот, в чем состоит сейчас одна из основных задач.

Мы много говорим и пишем о массовости. Но, на мой взгляд, недостаточно еще используется такой резерв кадров спортсменов, как владельцы собственных мотоциклов и особенно автомобилей и мотороллеров.

По решению ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ в 1960—1961 годах проводится Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта. С июня она уже шагает по стране. В первичных организациях, городах, районах идут соревнования. По количеству участников они являются наиболее массовыми. Победители их выступят в 1961 году на заключительных областных, краевых и республиканских соревнованиях. Завершится Спартакиада летом грандиозным праздником в Москве. Первейшая обязанность всех активистов автомотоспорта успешно провести Спартакиаду на всех ее этапах. Несомненно, она будет способствовать дальнейшему улучшению всей работы, притоку новых сил в автомотоспорт, активизации деятельности автомотоклубов, созданию новых самодеятельных клубов, технических кружков, введению в строй спортивных сооружений.

Несколько слов о материальной базе, которая в большой мере предопределяет спортивные достижения.

Мы уже отмечали, что отечественные автомобили, участвовавшие в ралли «За мир и дружбу», с честью выдержали трудный экзамен. На первенстве СССР по шоссейно-кольцевым гонкам в Ленинграде и Таллине приняли старт созданные энтузиастами автоспорта новые гоночные и спортивные автомобили, в частности класса «Юниор» и «пятисотки». Они выгодно отличаются по конструкции и качеству от уже известных машин и вполне пригодны для международных встреч. Особенно удачными следует признать конструкцию «Юниора», разработанную мастером спорта В. Косенковым, пятисотки «Эстония-3».

До сих пор, однако, не решен вопрос о производстве агрегатов для гоночных и спортивных автомобилей.

Мотоциклостроители начали работать над созданием новых, более совершенных образцов машин. Команды, выступавшие на мотоциклах ИЖ, как известно, были удостоены двух золотых медалей ФИМ на XXXV международных шестидневных соревнованиях. Немало сделали и ковровцы. Однако до сих пор двигатели мотоциклов ИЖ и «Ковровец» значительно уступают по мощности современным спортивным моторам. К сожалению, некоторые заводы неудовлетворительно работают над совершенствованием конструкций выпускаемых ими мотоциклов.

Очень отрадно, что в 1960 году расширилась география соревнований по автомотоспорту. Если раньше мы имели только одну трассу для шоссейно-кольцевых автомобильных гонок — под Минском, то теперь их стало три — освоены трассы в Ленинграде и под Таллином. На будущий год они, видимо, станут ареной международных встреч. В перспективе, после завершения некоторых работ, освоение новых трасс — в Литве, Грузии, на Украине и других республиках.

Примечательно, что крупнейшие всероссийские, всесоюзные и международные соревнования главным образом проводили своими силами организации и клубы ДОСААФ на местах при активной помощи общественности. Это — показатель роста и зрелости наших кадров, залог дальнейших успехов в развитии автомотоспорта в СССР.



В редакцию пришло письмо председателя рабочкома Октябрьской автобазы Макеевского автомобильного треста Е. Михайловской.

Твердой поступью, пишет автор, шагает наша страна к коммунизму. Все ближе, все яснее его горизонты. Вступают в строй новые цехи-автоматы, техника приходит на смену тяжелому, малопроизводительному труду. С повышением производительности труда улучшается и материальное благосостояние советских людей.

В 1960 году все предприятия и учреждения страны перейдут на семичасовой рабочий день. Переход на работу по новому графику [illegible] миллионами рабочих и служащих как яркое свидетельство неустанной заботы Коммунистической партии и Советского правительства о [illegible] людях. [illegible] на эту заботу советские люди изыскивают пути дальнейшего повышения производительности труда, [illegible] вскрывают неиспользованные резервы.

[illegible] производительность труда [illegible] заработную плату [illegible] цифры [illegible] (см. таблицу). [illegible]

Показатели	При 8-часовом рабочем дне	При 7-часовом рабочем дне	
	май	июнь	июль
Тонно-километры	[illegible]	2025	2208
Коэф. тех. готовности	[illegible]	0,934	0,94[illegible]
Коэф. выпуска автомобилей	[illegible]75	[illegible]787	0,795
Средняя техническая скорость, км/час	23,3	[illegible]3,7	24,3
Производительность труда (в приведенных т/км)	3383	41[illegible]	4456
Средняя месячная зарплата, руб.	[illegible]	[illegible]	93[illegible]

Шоферы Октябрьской автобазы сразу же после перехода на сокращенный рабочий день [illegible] предложений [illegible] при уменьшении [illegible] улучшить технико-экономические показатели [illegible] коммунистического труда [illegible] интересное письмо.

В письме тов. Михайловской есть одна характерная деталь — после перехода на семичасовой рабочий день заметно возросла производительность труда работников Октябрьской автобазы. Значительный рост производительности труда стал типичен для подавляющего большинства автохозяйств, которые в соответствии с постановлением ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС от 15 сентября 1959 года перешли на семичасовой рабочий день.

Если учесть исключительную пестроту в режимах работы подвижного состава, то станет понятно, с какими трудностями приходится сталкиваться на практике работникам автомобильного транспорта. Действительно, вряд ли найдется еще отрасль народного хозяйства, в которой существуют столь различные условия труда.

В Октябрьской автобазе переход на сокращенный рабочий день проходил под лозунгом: не только не уменьшать перевозки, но, наоборот, увеличивать их изо дня в день. Ведь по семилетнему плану грузооборот автомобильного транспорта должен возрасти в 1,9, а перевозки пассажиров — в 3,3 раза. Обеспечение такого роста связано со значительным повышением производительности труда и устранением многочисленных помех, все еще встречающихся в организации транспортного процесса. Производительность труда на автомобильном транспорте к концу семилетки должна возрасти не менее чем на 12 процентов.

Чтобы справиться с поставленными задачами, необходимо изыскать новые пути улучшения организации перевозок, механизации погрузочно-разгрузочных работ, технического обслуживания и ремонта подвижного состава. Октябрьцы правильно считают, что решающая роль в этом принадлежит инициативе новаторов производства. В борьбу за звание коллектива коммунистического труда включились свыше 30 бригад шоферов, ремонтные рабочие. Их труд сливается с трудом пяти миллионов передовиков промышленности, транспорта и сельского хозяйства, вставших под знамена движения — работать по-коммунистически.

Шоферы и ремонтники своими конкретными делами показывают, что автохозяйства располагают большими скрытыми и неиспользованными резервами. Об этих резервах говорит и пример работы Октябрьской автобазы. За месяц с небольшим, прошедший после перехода ее коллектива на семичасовой рабочий день, производительность труда рабочих повысилась на 12 процентов. Но нужно полагать, еще не все пути улучшения транспортного процесса на этой автобазе использованы.

В настоящее время транспортные организации все еще много теряют, недобирают средств из-за недостатков в организации погрузочно-разгрузочных работ, бездорожья, всевозможных технических неисправностей подвижного состава, несвоевременной обеспеченности автомобилей шинами, топливом и другими материалами.

Центральной нормативной станцией Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР были проведены наблюдения за перевозками навалочных, строительных и промышленных грузов. В результате оказалось, что собственно на погрузку и выгрузку тратится от 9 до 20 проц. времени, а остальное расходуется на маневрирование автомобилей (9—15 проц.), оформление документов и взвешивание (13—25 проц.), ожидание погрузки и выгрузки (60—70 проц.).

Как же устраняют эти недостатки работники Октябрьской автобазы?

Судя по письму, наиболее уязвимым местом в работе коллектива были погрузочные работы, где подолгу простаивали машины. Поэтому основное внимание коллектива и было направлено на механизацию погрузки. Так, был установлен угольный бункер на шахте № 18, углепогрузчик на Ясиноватском шахтоуправлении, башенный кран на складе № 2 и т. д. Результаты не замедлили сказаться. Простои автомашин под погрузкой и выгрузкой сократились здесь на 10—12 проц.

Конечно, не всегда силами коллектива одной базы можно воплотить в жизнь все намеченные мероприятия. Особое значение в таких условиях приобретает выпуск промышленностью и применение малогабаритных погрузочно-разгрузочных механизмов большой грузоподъемности, позволяющих комплексно механизировать трудоемкие операции. Такое оборудование уже поступает в автохозяйства. Со временем при использовании контейнеров, поддонов и саморазгружающихся кузовов, при широком применении механизмов можно будет совсем отказаться от ручного труда при погрузке.

Нередко работники автомобильного

мунистическое завтра

транспорта говорят о необходимости нового строительства и расширения гаражей и ремонтных мастерских. Слов нет, это нужно. Однако, как показывает опыт работы передовых автотранспортных предприятий, капитальное строительство — далеко не единственный путь повышения технико-экономических показателей. Только одно улучшение технологии и организации производства, даже без дополнительных капитальных вложений, дает возможность сократить трудоемкость работ на 20—30 проц. Применение же новых машин и механизмов способствует не только совершенствованию организации производственных процессов, но и значительному увеличению производительности труда. В этом убедились работники Октябрьской автобазы, установив у себя в гараже механическую мойку и некоторые приспособления для ремонта отдельных агрегатов автомобилей. Такие незначительные, на первый взгляд, нововведения позволили в первые два месяца после перехода на семичасовой рабочий день сократить ежемесячную трудоемкость работ (при несколько возросшем объеме перевозок) на 6 проц.

Нельзя не отметить, что на автотранспортных предприятиях удельный вес ручного труда по обслуживанию перевозочных средств достигает иногда 85 проц. В результате у нас на одного ремонтного рабочего в среднем приходится два списочных автомобиля, в то время как, например, в ГДР — до 6 автомобилей.

Известно, что при работе автомобиля в плохих дорожных условиях более интенсивно изнашиваются все его детали, особенно шины. В целях продления сроков службы автомобиля и шин, помимо правильной эксплуатации автомобилей, работники Октябрьской автобазы пошли еще и по такому пути. Грейдерами они выровняли дороги, по которым пролегали основные маршруты перевозок грузов.

По данным лаборатории шин и резиноасбестовых изделий Научно-исследовательского института автомобильного транспорта РСФСР пробеги шин намного увеличиваются при более качественном уходе за ними и при применении более совершенного ремонта методом наложения нового протектора. В результате пробег покрышек после ремонта должен увеличиться в среднем с 5 до 20 тыс. км. Для этой цели будут выпускаться кольцевые вулканизаторы. Кроме того, проводятся работы по введению в эксплуатацию новых конструкций шин: бескамерных, арочного типа, со сменными протекторными кольцами.

Шины нового типа, конечно, поступят и на Октябрьскую автобазу. Их умелая эксплуатация позволит коллективу увеличить коэффициент выпуска автомобилей на линию, который на базе в настоящее время составляет — 79,5 проц.

Нужно полагать также, что работники Октябрьской автобазы подхватят почин шоферов передовых автохозяйств Московской и Ленинградской областей, развернувших социалистическое соревнование за продление сроков службы покрышек.

Предохранение шин от преждевременного износа не только позволяет избежать простоев автомобилей, но значительно увеличивает среднетехническую скорость их движения.

Борьба за повышение скоростей сейчас стала повсеместной. Большую помощь водительскому составу оказывают в этом дорожники. По семилетнему плану намечено грандиозное дорожное строительство. Так, в период с 1959 по 1965 год будет построено автомобильных дорог общегосударственного значения в 2,8 раза больше, чем за прошлое семилетие. Значительно расширится сеть дорог с твердым покрытием республиканского, областного и местного значения.

Реконструкция дорожного полотна сразу же отражается на работе автомобилей. Уместно привести такие цифры: даже простая грейдеровка участка грунтовой дороги позволила шоферам Октябрьской автобазы повысить среднетехническую скорость движения с 23,5 до 24,3 км в час.

Значительно возрастет производительность труда при использовании для перевозок грузов автопоездов: автомобиля с прицепом — на 30—35 проц., с полуприцепом — на 40—50 проц. В связи с этим заслуживает одобрения и распространения инициатива коллектива работников Ленинградского управления, Тюменьского облавтотреста и других автотранспортных организаций и предприятий, которые своими силами изготавливают прицепы и полуприцепы с учетом специфики перевозимого груза, изготавливают прицелы из списанных автомобилей.

Тов. Михайловская пишет, что работники Октябрьской автобазы для улучшения использования грузоподъемности подвижного состава нарастили борта у части имеющихся автомобилей. Это, конечно, не замедлило сказаться на объемах перевозок легковесных грузов. Однако надо думать, что использование прицепов и полуприцепов дало бы более значительный экономический эффект.

Введение новой, в целом более высокой оплаты труда и переход на 7-часовой рабочий день раскрывают перед работниками автомобильного транспорта широкие возможности по повышению технико-экономических знаний, улучшению условий труда рабочих и служащих. В конечном итоге это опять благоприятно отразится на росте производительности труда и позволит увеличить накопление новых материальных ценностей, без чего немыслимо построение коммунистического общества.

В опыте Октябрьской автобазы, как в капельке воды, отражены характерные, типичные для многих наших предприятий процессы, свидетельствующие об уверенном движении советского народа в коммунистическое завтра.

З. АКСЕНОВА,
кандидат экономических наук.

На автобазе № 23 Мосстройтранса субботний рабочий день закончился в 2 часа. На снимке: шоферы члены бригад коммунистического труда после смены. Слева направо — А. Монтиков, Н. Скрылев, В. Трубников, А. Сперанский и Т. Митрофанов.

Фото А. ЗОЛОТАРЕВА



„МОСКВИЧ“ — НА АВТО



Коллектив Московского завода малолитражных автомобилей борется за технический прогресс, за выполнение решений июльского Пленума ЦК КПСС.

РАССКАЗЫВАЮТ ИНЖЕНЕРЫ С. КОНИН И Б. САХАРОВ

Главный конвейер Московского завода малолитражных автомобилей. Сюда, к основной артерии огромного завода, стекаются многочисленные потоки агрегатов из других цехов. Как притоки большой реки, вливаются цеховые конвейеры в главную поточную линию. Чтобы обойти все заводские конвейеры, нужно затратить немало времени. Общая их протяженность составляет почти 8 километров!

Борьба за технический прогресс, за претворение в жизнь решений июльского Пленума ЦК КПСС по комплексной механизации и автоматизации охватила весь завод, каждый цех, каждый участок производства. И уже немало сделано. На заводе работает десять автоматических линий. Блок цилиндров двигателя, удлинитель картера коробки передач, выпускной коллектор и многие другие детали обрабатываются без прикосновения руки человека.

Понаблюдайте за автоматической линией для обработки корпусных деталей. Автоматы не только сверлят отверстия, нарезают резьбу, но и выполняют развертывание и фрезерную обработку плоскостей. Шнеково-винтовые устройства «заботятся» о чистоте рабочего места. В конце линии они автоматически убирают стружку от рабочих шпинделей в ящик.

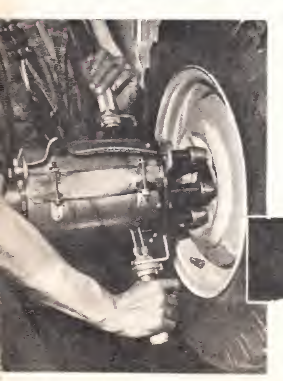
Об экономической выгоде, полученной в результате применения автоматов, красноречиво говорят цифры. Внедрение только одной автоматической линии для обработки головки блока цилиндров двигателя высвободило 25 рабочих, оказались ненужными 30 станков. А производительность труда? Она возросла в десятки раз. Да и качество деталей несравненно повысилось.

Моторный цех. Работа по оснащению его современным высокопроизводительным оборудованием идет полным ходом. Кроме автоматических линий для механической обработки деталей, на заводе изготовляют 39 новых станков-автоматов и полуавтоматов. На действующих станках устанавливают автоматические загрузочные устройства.

К концу семилетки выпуск автомобилей увеличится в 1,6 раза. При этом в 1963 году, не останавливая производства, завод начнет выпускать более совершенную модель малолитражного автомобиля.

Такие темпы роста невозможны без изменения технологического процесса. Важную роль в ускорении производства автомобилей играет сокращение маршрута прохождения деталей. С этой целью в поточные линии механической обработки будут введены операции сварки, термообработки, металлопокрытия. Уже включена в поток термообработка токами высокой частоты шеек коленчатого вала и других деталей.

Пятишпиндельный гайковерт.



— КИЛОМЕТРЫ КОНВЕЙЕРОВ. — ДЕТАЛИ, КОТОРЫХ НЕ КАСАЕТСЯ РУКА СТАНОЧНИКА. — КУЗНИЦА БЕЗ МОЛОТОВ И ПЛАМЕННЫХ ПЕЧЕЙ. — МЕХАНИЗИРОВАННАЯ ЭЛЕКТРОХИМИЯ. — НА ПУТИ К АВТОМАТИЧЕСКИМ ЦЕХАМ.

МАТИЧЕСКИХ ЛИНИЯХ

В кузнечном цехе нет ни молотов для ковки, ни пламенных печей. Заготовки нагревают токами высокой частоты, а термообработку поковок выполняют в электропечах. Для ковки применяют механические ковочные прессы и горизонтально-ковочные машины. Перед горячей штамповкой заготовки профилируют на ковочных вальцах или на стане поперечно-винтового проката.

Подача заготовок в нагреватели и из нагревателей к прессам механизирована. В дальнейшем предполагается автоматизировать рубку заготовок по длине и по весу и загрузку их в нагреватели. Отходы по конвейеру подаются в брикетировочный пресс, а брикеты сразу же попадают в железнодорожные вагоны.

В механических цехах будет установлен подпольный конвейер для уборки стружки. Сейчас монтируется скребковый стружечный транспортер. Чугунная стружка будет передаваться по нему в небольшой брикетировочный пресс, стоящий между станками, а готовые брикеты вывозиться на электрокарах. Несколько таких прессов намечено установить на линиях обработки чугунных деталей, где снимается большое количество стружки.

Много нового за последнее время применено в сборке автомобилей. На заводе проводится большая работа по устранению ручного труда. Главный конвейер оборудован высокопроизводительным механизированным инструментом. Интересен внедренный заводскими рационализаторами пятишпиндельный гайковерт, крепящий все пять гаек колеса одновременно.

Съем кузова с подвесного конвейера и установка его на напольный считалась одной из самых трудоемких операций. Сейчас ее производят механизмы. Труд людей заменила автоматическая тележка, которая за несколько минут переставляет кузов автомобиля с одного конвейера на другой.

В цехе шасси внедряются малоагрегатные станки для обработки картера рулевого управления. Два таких станка заменят 4 универсальных. На отладке находится автоматическая линия для обработки картера заднего моста. Она заменит 10 агрегатных и универсальных станков.

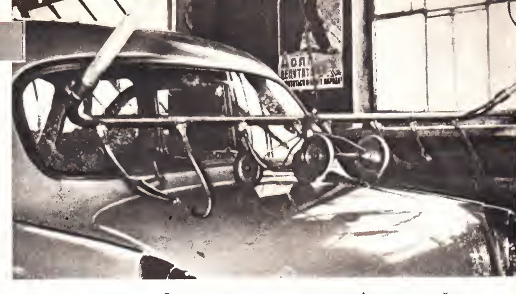
Сборку головки блока двигателя с клапанами, пружинами, шпильками и другими деталями намечено выполнять на автоматизированной линии. Двигатели будут собираться на подвесном толкающем конвейере, а испытываться — на его боковых стрелках без съема с подвески.

Кропотлив труд сборщиков коробки передач. Тяжелые детали передаются здесь вручную. Нельзя ли механизировать этот процесс? Над этим задумались заводские рационализаторы. Оказалось, что и этот тяжелый труд могут выполнять наши металлические помощники. Автозаводцы разработали механизированную линию для сборки коробки передач на круговом конвейере. Операции здесь будут выполнять автоматические прессы, механизированный инструмент и многошпиндельные гайковерты.

Много ручного труда тратят шлифов-



Механизм для проверки герметичности кузова автомобиля.



щики цеха металлопокрытий. Перед декоративным покрытием лицевых деталей автомобиля их полируют, а перед хромированием подвергают меднению и никелированию. После этого детали обрабатывают вручную на полировальных станках фетровыми или текстильными кругами с пастой ГОИ. Теперь этот тяжелый процесс также механизирован. На заводе спроектировано, изготовлено и внедрено в производство несколько агрегатных станков и автоматических линий для полировки поверхности колпака колеса, средней части буфера, облицовочной решетки радиатора, бруса, молдингов.

Химики внедрили процессы блестящего меднения и никелирования. Хромирование, цинкование и никелирование выполняются на специальных автоматических агрегатах. Рабочий лишь навешивает подвески с деталями для покрытия на конвейер и снимает их в готовом виде. Цепь конвейера переносит подвески с деталями от ванны к ванне; электрохимические процессы также механизированы.

Механизируются и автоматизируются процессы сварки кузова и его деталей. Изготовлен многоточечный пресс для сварки дверей. Внедряются автоматические сварочные прессы, которые за один цикл сваривают дверь по 76 точкам — время сварки уменьшается в 11 раз.

Для сварки пола спроектирована автоматическая линия из 5 сварочных многоточечных прессов. Сварка водосточных желобков кузова, ранее выполнявшаяся точечным методом, теперь осуществляется роликовой подвесной машиной.

Широко внедряются сварочные шланговые полуавтоматы и автоматы для сварки под слоем флюса, а также сварка в среде углекислого газа. Детали получаются без окалины, с прочными и плотными швами.

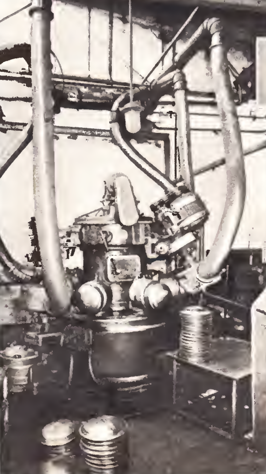
Проектированием новой техники на заводе занимается специально созданный отдел автоматизации и механизации. Разработан проект модернизации действующих технологических процессов. Им предусмотрено в ближайшее время механизировать и автоматизировать трудоемкие и тяжелые процессы. И не только отдельные процессы. На нашем заводе успешно воплощаются в жизнь идеи комплексной механизации целого участка, целого цеха. Примером может служить полностью механизированный цех окраски кузовов. Большинство операций здесь автоматизировано.

Процесс окраски кузова начинается с бондеризации. Ее автоматически выполняет совершенный агрегат, состоящий из шести камер. Поочередно включаясь, они автоматически (методом струйного распыла) обрабатывают поверхность кузова. Труд пятнадцати травильщиц заменил автомат, выполняющий ряд операций: щелочный обмыв кузова, обработку его теплой водой и фосфорным составом.

Окунание в грунт нижней части кузова также выполняется автоматически. С помощью автоматов будет наноситься противошумная мастика. Таким образом, отпадет необходимость в тяжелой ручной работе пульверизаторщиков-маляров. В ближайшее время с помощью шлифовальных машинок будет полностью механизирован и труд шлифовщиц.

Впервые в Европе на нашем заводе всю поверхность кузова окрашивают в электростатическом поле. Масса кузова, заряженная положительными частицами, притягивает к себе краску, имеющую отрицательный заряд. Этот процесс происходит при напряжении 80 тыс. вольт.





На снимках показаны: окраска кузова в электростатическом поле и автомат для полировки поверхности колпаков колес.

В четырех высоких светлых, полностью остекленных камерах, оснащенных автоматическими устройствами-роботами, выполняется шпатлевка, покраска и эмалирование.

Роботы трудятся не хуже, а, пожалуй, лучше человека. Снабженные распылительными устройствами, они полностью окрашивают поверхность кузова. Полнота окрасочного слоя, хороший разлив краски и блеск лакокрасочного покрытия гарантированы.

Сушка производится инфрачерными лучами в терморадиационных печах.

Величественны планы автозаводцев. Все, что делается сейчас на заводе по автоматизации производства — лишь первые шаги на пути создания, в конечном счете, полностью автоматизированного завода малолитражных автомобилей.

Что дает нам хозрасчет?

ХОЗРАСЧЕТ — ЭТО СОТНИ ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ ПРИБЫЛИ!

●

Милости просим, автолюбители! Членам АМК — 30-процентная скидка.

●

ПОСТРОЕН ФИЛИАЛ КЛУБА, КУПЛЕНО ДВАДЦАТЬ СПОРТИВНЫХ МОТОЦИКЛОВ.

●

Учебные классы — в цехах мастерских.



Этот кросс был проведен на средства, получаемые от хозрасчетных мастерских.

Еще недавно многие автомобилисты и мотоциклисты в Таганроге не знали о существовании городского автомотоклуба ДОСААФ. А если и знали, то не шли туда, не вступали в его секции. Такое положение тревожило нас. Ведь нельзя же всерьез думать о развитии технических видов спорта, если в АМК не будет широкого актива владельцев автомобилей, мотоциклов. Но как привлечь их?

Немало пришлось поломать голову пока, наконец, был найден ответ на этот вопрос. Мы решили создать хозрасчетные авторемонтные мастерские. Нашу инициативу поддержал областной комитет ДОСААФ, выделив необходимые средства на заработную плату и на первые приобретения.

Хозрасчетные мастерские состоят теперь из нескольких цехов: моторного, газосварочного, вулканизационного, кузнечного и электроцеха. Часть инструментов и станки удалось достать на местных предприятиях. Большую же часть работ по оборудованию мастерских выполнили инженерно-инструкторский состав клуба и сами курсанты. Их силами были капитально отремонтированы и предоставленные нам помещения.

Хозрасчетные авторемонтные мастерские начали жить в 1956 году; в городе появились объявления, что они принимают заказы на зарядку аккумуляторов, переборку двигателей, вулканизацию камер и т. д.

С годами крепла материально-техническая база мастерских, накапливался опыт у ее работников, увеличивались и доходы. И, что особенно отрадно, параллельно росло количество членов клуба. С самого начала мы взяли порядок, согласно которому автомотолюбители — члены клуба обслуживались вне очереди с тридцатипроцентной скидкой стоимости работ.

Сейчас автомотоклуб объединяет более 3600 владельцев автомобилей и мотоциклов. Только членских взносов в этом году было собрано 36 тыс. рублей.

В первую очередь работники мастерских заботятся о том, чтобы автомобили и мотоциклы АМК находились в отличном техническом состоянии. Помимо этого, мы принимаем заказы от колхозов, автотранспортных предприятий, учреждений и даже изготовляем наглядные пособия для клубов, школ и первичных организаций ДОСААФ.

Доходы, получаемые от хозрасчета, которые, к слову сказать, уже приближаются к полумиллиону, позволили нам построить учебное здание филиала автомотоклуба площадью в 200 м², гараж, класс сборочно-разборочных работ, пункт технического обслуживания, кортодром для проведения автомодельных соревнований, приобрести около двадцати спортивных мотоциклов.

На средства, поступившие от мастерской, в городе проведено большое количество соревнований по автомото- и автомодельному спорту, агитпробеги, причем без какой бы то ни было финансовой помощи областного комитета ДОСААФ. Больше того, значительная часть получаемых доходов поступает от нас на текущий счет областного комитета оборонного Общества.

Хозрасчетные мастерские помогли нам не только материально окрепнуть, значительно улучшить спортивную работу, но и резко повысить качество подготовки будущих водителей.

В слесарном цехе под руководством техников-инструкторов все курсанты, обучающиеся на шофера III класса, полностью проходят работы в соответствии с программой и одновременно изготавливают учебно-наглядные пособия. Каждая учебная группа в среднем «выпускает» по два разрезных автомобиля и мотоцикла, которые реализуются за плату первичным организациям, клубам и школам.

В другом цехе-классе (пункте технического обслуживания) курсанты под руководством техников производят ТО и текущий ремонт автомотопарка клуба, а также транспорта автолюбителей.

Таким образом, в мастерских курсанты учатся быстро и хорошо проводить сборочно-разборочные работы, изучают основы слесарного дела, приобретают навыки по ремонту основных агрегатов автомобиля, мотоцикла и мотороллера. Не случайно средний балл оценки знаний курсантов на экзаменах в ГАИ возрос с 3,5 до 4,3.

Привлечение широкого актива автомотолюбителей, приобретение спортивных мотоциклов на средства, получаемые от хозрасчетных мастерских, проведение соревнований положительно сказались и на росте мастерства наших спортсменов. За последнее время в клубе подготовлено более ста разрядников по автомото- и автомодельному спорту.

На собственном опыте мы убедились, какое огромное значение имеют хозрасчетные мастерские при автомотоклубе для подъема всей учебной и спортивно-массовой работы среди досаафовцев. В связи с этим хочется высказать несколько пожеланий.

Мы считаем, что основная часть доходов, поступающая от хозрасчета, должна идти на нужды клуба. Через совнархозы и ЦК ДОСААФ следует организовать снабжение мастерских необходимыми материалами и оборудованием, ввести прогрессивно-премиальную систему оплаты труда.

Работа наших хозрасчетных мастерских убеждает в том, что они приносят большую пользу оборонному Обществу. Очевидно, настала пора организовать их при каждом автомотоклубе.

Ю. БУВАЛКО,
начальник Таганрогского АМК.

Каждому АМК — хозрасчетные мастерские!

Когда спортсмены вывели свои машины для первого старта на таллинской трассе, — где состоялся второй этап розыгрыша первенства СССР по шоссейно-кольцевой гонке, — вряд ли кто взялся бы уверенно предсказать исход соревнований и назвать имена будущих чемпионов. Несмотря на то, что победители ленинградских соревнований — первого этапа розыгрыша страны* — «заявили» о своих намерениях достаточно выразительно (почти у всех победителей было также и лучшее время круга), судьба золотых медалей вырисовывалась не слишком четко: в классе «пятисоток», например, на ленинградской трассе не успели сказать своего веского слова эстонские спортсмены, в классе «юниоров» сошел на первом круге основной претендент В. Косенков, в классе гоночных автомобилей I формулы у чемпиона страны В. Шахвердова выявился крайне опасный конкурент М. Ковалев и т. д.

Предсказывать, повторяю, было трудно, но то, что оказалось на самом деле, превзошло всякие ожидания и спутало все расчеты и прогнозы. Достаточно сказать, что ни одному из победителей ленинградского этапа не удалось победить также и в Таллине. Здесь доминировали другие спортсмены, причем в большинстве своем даже не из числа тех, кто был призером в Ленинграде. Поэтому не только судейской коллегии, но и многочисленным зрителям, собравшимся в погожие сентябрьские дни на трассе Козе-Иру-Клоостриметса, пришлось в ходе соревнований усиленно заниматься арифметикой, оперативно вычисляя то возникавшие, то снова пропадавшие шансы участников соответственно менявшейся обстановке.



ТАЛЛИНСКИЕ

ПЕРВЕНСТВО СССР ПО ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВОЙ ГОНКЕ

ЗОЛОТУЮ МЕДАЛЬ ПОЛУЧАЕТ... АУТСАЙДЕР

А обстановка менялась стремительно. Мало того, что уже со старта порой вырывались вперед совсем не те, от кого этого следовало ожидать по результатам первого этапа; еще больше неожиданностей приносили последние круги.

Так, например, судьбы золотых медалей в трех группах спортивных автомобилей (из четырех), а также в двух группах гоночных автомобилей (III формулы и формулы «Юниор») резко изменились незадолго перед концом гонки, а в двух последних случаях — на самом последнем круге. Если здесь допустима аналогия с шахматами, то это был какой-то каскад неудачных «эндшпилей», в которых нередко почти уже выигранная «партия» уходила из рук в результате грубого «зевка», или так называемого «киндермата».

Ну, разве не поистине «детский мат» получил минский перворазрядник Д. Банников, который, имея 9 очков за победу и лучший круг в Ленинграде и идя третьим на таллинской трассе (т. е. почти обеспечив себе звание чемпиона страны), был вдруг вынужден остановиться в... нескольких сотнях метров от финиша. Ему пришлось катить забастовавшую машину, толкая ее перед собой, но в контрольное время (10 минут) он, разумеется, не уложился и финишировать не успел. Победил в этой группе отлично прошедший дистанцию мастер спорта В. Косенков, который, однако, из-за своей неудачи в Ленинграде получил в общем зачете лишь бронзовую медаль. Вторым был мастер спорта В. Резякин, показавший, кстати (так же, как и в Ленинграде), лучшее время круга (4.51, т. е. 106 км/час), но ему не досталось призовое место.

— Кто же тогда стал чемпионом? — недоумевает, вероятно, читатель.

Как ни странно, но золотая медаль по группе «юниоров» досталась спортсмену, который прошел дистанцию медленнее, чем любой другой из финишировавших участников. Новый чемпион страны — ленинградский перворазрядник Георгий Шаронов показал среднюю скорость 97,4 км/час (более чем на 7 км/час меньшую, чем у В. Косенкова), а его лучший круг был пройден лишь со скоростью 101,5 км/час.

«ТРАГЕДИИ» ПОСЛЕДНЕГО КРУГА

Этот парадокс был далеко не единственным в таллинских гонках. По группе спортивных автомобилей с рабочим объемом цилиндров до 2300 см³, например, чемпионом страны стал спортсмен, который, судя по всему, и не помышлял о таком большом успехе. В Ленинграде Вадим Виноградов пришел к финишу предпоследним, получив за шестое место всего 2 очка. На таллинской трассе он поначалу тоже не слишком «спешил» — лидеры гонки Отарий Гарсеванишвили и Евгений Парфенов с самого начала настолько оторвались от всей группы, что почти не оставалось надежд их догнать. Основная борьба за первенство разгорелась именно между этими двумя спортсменами. Парфенов, занявший в Ленинграде третье место, неотступно следовал за грузинским спортсменом, который, как известно, набрал на ленинградской трассе 9 очков. Остальные гонщики лишь «при сем присутствовали», даже не делая попыток приблизиться к лидерам. Так продолжалось много кругов. Протекавшая несколько монотонно, гонка обещала было стать более интересной, когда Парфенов вдруг сделал «бросок» и, приблизившись к Гарсеванишвили, пошел у него «на хвосте», но... московскому спартаковцу пришлось дорого заплатить за такую «прыть» — вскоре его машина сошла с дистанции.

А вот и лидер, досаафовец О. Гарсеванишвили, неожиданно подъезжает к боксам — обнаружилась неисправность двигателя. И тогда-то В. Виноградов начинает «действовать». Словно подхлестнутый неожиданно открывшейся перспективой, он увеличивает скорость, проходит лучший круг за 4.52 (т. е. со скоростью 105,6 км/час) и, выдержав натиск столь же активизировавшегося Владислава Птушкина, заканчивает дистанцию на 5 секунд раньше его. Одиннадцать очков из восемнадцати возможных — это не слишком блестящий результат (в иных классах их не хватило бы и для третьего места), но ни у кого нет больше, и В. Виноградов нежданно-негаданно становится чемпионом страны.

Серебряная медаль досталась Отарию Гарсеванишвили. Для этого ему понадобилось лишь продвинуть руками свою вышедшую из строя машину на несколько метров, отделявших место бокса от линии финиша. Ведь беда с двигателем произошла, когда было пройдено уже более трех четвертей дистанции (20 кругов) и оставалось лишь ее формально закончить. Как только победитель прошел последний круг, Гарсеванишвили получил отмашку финишера.

Не менее драматично развивались события и в гонке спортивных автомобилей группы Г. Армейский спортсмен Карл Галыгин, уверенно победивший в Ленинграде, был вдруг вынужден оста-

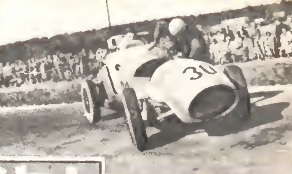
* См. «За рулем» № 10.

Большой приз Таллина на автомобиле I формулы выиграл местный спортсмен-досаафовец Л. Кырге.





Фото автора.



ПАРАДОКСЫ



Этакая досада! — разводит руками О Гарсеванишвили. Еще бы. грузинский досаафовец, заосвавший в Ленинграде 9 очков, лидировал в Таллине 20 кругов (из 24). Из-за неисправности машины ему пришлось довольствоваться серебряной медалью.

Когда на старте-финише показали Д. Банникову флаг на последний круг, никто не сомневался, что минский спортсмен, победивший в Ленинграде и шедший в Таллине третьим, станет через пять минут чемпионом страны.

Но, увы, — вот каким образом был вынужден Банников заканчивать этот последний круг. Предательски вышел из строя двигатель.



Такая же участь постигла Карла Галыгина. Победитель ленинградской трассы был вынужден в самый разгар таллинской гонки остановиться у боксов и потерять здесь драгоценные секунды на ремонт оборвавшегося шланга.

новиться из-за обрыва шланга. Потеряв много времени на ремонт, он самоотверженно преследовал затем ушедших вперед конкурентов, отыгрывая у лидера по 14—15 секунд на круг. Лучший круг Галыгин прошел за 4.47, в то время как никто из гонщиков этой группы не сумел выйти из пределов пяти минут на круг. Вот уже скоро и награда за все усердие — пройдено 23 круга (из 24), еще два километра, еще километр и... вновь неисправность машины. Карл Галыгин вынужден уступить не только золотую медаль, но и серебряную — ее получил Н. Апполонов, который как в Ленинграде, так и в Таллине был на финише третьим.

Правда, о спортсмене, которому присуждено по этой группе звание чемпиона страны, не скажешь, что он из числа аутсайдеров. Мастер спорта Евгений Веретов неоднократно уже побеждал на первенствах страны. В нынешнем соревновании он был на обеих трассах вторым и, так сказать, «со знанием дела» получил золотую медаль. Победитель же гонки Юрий Чвиров, отлично прошедший дистанцию (со средней скоростью 99,96 км/час), не попал по общему зачету даже в число призеров. Таковы «гримасы» чемпионатного принципа, когда он проводится недостаточно последовательно. Но об этом ниже.

Печальная участь Банникова и Галыгина грозила также и победителю ленинградской гонки на автомобилях III формулы Георгию Сургучеву. Тоже задержавшись поначалу из-за неисправности рамы, он в течение всей гонки выправлял свое положение; и здесь также все решилось на последнем круге, когда Сургучев в отчаянном броске сумел оставить позади себя армейцев Б. Кулябина, Н. Климанова и Е. Сушинского, заняв пятое место. В общем зачете Георгий Сургучев набрал 12 очков и стал чемпионом СССР.



«ГРИМАСЫ» ДВУХЭТАПНОГО РЕЖИМА

Парадоксальные факты, приведенные выше, приобретают особое значение в свете новшеств последнего времени (короткие трассы, принцип чемпионата, зачет очков за лучший круг и пр.).

Прежде всего эти факты свидетельствуют о том, что в Положении о первенстве СССР нынешнего года были недостаточно четко продуманы вопросы зачета. Видимо, следовало предусмотреть ситуацию, создавшуюся в группе «юниоров», и оговорить в Положении, что звание чемпиона присваивается, скажем, не только по сумме очков двух этапов, но и при условии занятия спортсменом первого места в одном из заездов, либо двухкратного прохождения круга с лучшей скоростью, либо еще какого-нибудь показателя, свидетельствующего о действительно «чемпионской хватке» победителя.

Опыт нынешнего года учит также, что при внедрении полезного принципа чемпионата в розыгрыше первенства страны нельзя останавливаться на полпути и ограничиваться полумерами. Два этапа — этого явно мало. Двухэтапный розыгрыш не только не уменьшает элементов случайности в выявлении чемпиона, но скорее увеличивает их; в самом деле, каждому ясно, что если бы состоялся еще хотя бы один этап розыгрыша, то Георгий Шаронов не только не стал бы чемпионом, но вряд ли вошел бы и в число призеров — ведь ни в Ленинграде, ни в Таллине он практически никакой роли в гонке не играл и, как говорится, палец о палец не ударил, чтобы победить. Можно ли считать удачной систему зачета, при которой подобная спортивная инертность оказывается достаточной для победы и даже для получения золотой медали чемпиона страны?

Мы уже не говорим о том, что двухэтапный режим чемпионата снижает накал спортивной борьбы, поскольку во втором этапе у лидирующих гонщиков возникает соблазн лишь «доехать» до финиша в установленное контрольное время, либо успеть закончить 75 процентов дистанции, чего нередко «хватает» для получения высоких призовых мест.

Минимально в три этапа должен разыгрываться чемпионат страны — вот первый вывод из опыта соревнований нынешнего года в Ленинграде и Таллине. Возможности для этого есть. В Литве (в районе Каунаса), в Ихви (близ Ленинграда) могут быть созданы при небольшой затрате средств вполне удовлетворительные новые трассы для шоссейно-кольцевых автомобильных гонок.

Другой вывод — необходимо существенно изменить состав и структуру парка наших гоночных и спортивных автомобилей; ведь сомнительный успех Шаронова объясняется во многом и тем, что на старте заезда в Ленинграде было всего шесть «юниоров», из которых закончили дистанцию три, а в Таллине и вовсе стартовали лишь четыре автомобиля. (Не так уж трудно остаться

— Тише, не горячись! — сигнализирует тренер лидирующему Э. Гриффелю. Таллинский спортсмен с большим преимуществом выиграл гонку.





Гонщиков, показавших лучшие результаты по сумме двух этапов, венчают лаврами чемпионов. Этого высокого звания удостоился и москвич Б. Курбатов, выступивший на спортивном автомобиле группы А.

на третьем месте в гонке четырех участников, из которых один к тому же сходит по причине неисправности двигателя!) А вот спортивные автомобили были представлены в изобилии, которое, по правде говоря, никого не радовало. Кому нужны сейчас, например, спортивные «Победы», соревнования на которых лишены практического смысла для промышленности? Можно ли мириться с тем, что в группе спортивных «Москвичей» лишь один (!) автомобиль имел специальный кузов, а остальные ничем не отличались от стандартных? И, наконец, даже в группе «Волг» едва ли две-три машины соответствовали по своему внешнему виду элементарным эстетическим требованиям зрителей; большинство же спортивных автомобилей оставляло тяжелое впечатление.

В будущем году на стартах первенства страны будет около 40 «пятисоток» и не менее 30 «юниоров». Думается что на этом фоне невозможно уже будет терпеть спортивные автомобили со стандартными, а также с кустарно-консервными кузовами; автомобильному комитету ФАМС следовало бы предусмотреть это в Положении и в технических условиях допуска автомобилей к соревнованиям. А руководителям добровольных спортивных обществ, культивирующих автомобильный спорт (это особенно касается «Труда» и «Спартака»), надо будет немало поработать в этом направлении, если они хотят сохранить завоеванные позиции.

ПОБЕДИТЕЛЕЙ СУДЯТ!

Кстати, об этих позициях. Мы говорим о них, имея в виду итоги командного зачета в минувшем первенстве. Спортсмены ДСО «Спартак» набрали в соревнованиях 68 очков, завоевав первое место; армейцы отстали от них на 3 очка, а третье место (с общим количеством очков 56) заняла команда ДСО «Труд».

Победа «Спартака» выглядит внушительно, однако не хотелось бы, чтобы ее переоценили. Бросается в глаза, что две трети очков (а именно 44) принесла команде давно известная «троица» спортсменов из 1-го ленинградского таксомоторного парка (В. Марейкин, Н. Сорочинский и А. Суховей), в то время как среди пятнадцати спартаковцев-москвичей лишь один стал призером первенства.

Если учесть, что спартаковцы в подавляющем большинстве выступали на старых машинах, а минимальный перевес в очках определился лишь в результате неожиданного вклада Г. Шаронова, то станет ясно, что соревнования этого года не выявили реального соотношения сил в автомобильном спорте. Не принято говорить такое победителям, но, судя по всему, сказать надо. Ведь несмотря на это, а также на беспрецедентный случай, когда группу спартаковцев пришлось выпроводить из Ленинграда за дебош и пьянку, представитель команды т. Деревянкин ходил с видом победителя и заставлял позировать своих «орлов» перед фотографами. Видимо, и воспитательная работа в «Спартаке» оставляет желать лучшего.

МНОГООБЕЩАЮЩИЙ ДЕБЮТ

Для руководителей и спортсменов нашего оборонного патриотического Общества минувшее первенство страны по шоссейно-кольцевым гонкам было знаменательным в том отношении, что здесь впервые были представлены силы автомотоклубов ДОСААФ — московского, мытищинского, тбилисского и таллинского. И, надо сказать, что дебют прошел довольно удачно. Досаафовские спортсмены выиграли две гонки (С. Гарсеванишвили и Л. Кырге), трижды оставались вторыми (А. Оганезов и Ш. Мамрикашвили), а также занимали третьи и четвертые места (В. Лапин, В. Галкин, Б. Борищанский). К сожалению, в общем зачете нашим спортсменам не посчастливилось. Если, скажем, Евгению Веретову в группе Г было достаточно двух вторых мест (12 очков), чтобы стать чемпионом, то Ш. Мамрикашвили, который на обеих трассах столь же уверенно занимал вторые места, вынужден был довольствоваться лишь бронзовой медалью. О том, как скоропостижно изменила свой цвет медаль, завоеванная О. Гарсеванишвили, читателю уже известно. Наконец нельзя не упомянуть о бронзовой медали досаафовца Л. Кырге, который в блестящем стиле выиграл гонку на автомобилях I формулы у таких сильных и опытных противников, как М. Ковалев, В. Шахвердов и А. Кузнецов. Все это красноречиво говорит о том, что досаафовцами в нынешнем первенстве страны сделан добрый почин, внушающий серьезные надежды на будущее.

Ю. КЛЕМАНОВ (спец. корр.).

ПОБЕДИТЕЛИ первенства СССР по шоссейно-кольцевой гонке

ГОНОЧНЫЕ АВТОМОБИЛИ

I формула	1. В. Шахвердов	2. М. Ковалев	3. Л. Кырге
«Юниор»	1. Г. Шаронов	2. Д. Баннников	3. В. Косеинов
III формула	1. Г. Сургучев	2. Д. Борисов	3. Э. Гриффель

СПОРТИВНЫЕ АВТОМОБИЛИ

Группа А	1. Б. Курбатов	2. А. Суховей	3. Ш. Мамринишвили
Группа Б	1. В. Марейкин	2. Н. Сорочинский	3. А. Соболев
Группа В	1. В. Виноградов	2. О. Гарсеванишвили	3. В. Птушкин
Группа Г	1. Е. Веретов	2. Н. Аполлонов	3. К. Гальгин

Зимняя

Мотогонки по ледяной дорожке стали у нас традиционными соревнованиями. Интерес к ним возрос еще более с тех пор, как в этом виде мотоспорта стало разыгрываться первенство страны. Сегодня много сильных гонщиков по льду имеют автомотоклубы Москвы, Уфы, Ижевска и других городов. В состоявшихся в этом году международных соревнованиях на кубок «Дружба народов» мы на разных выступали с такими многоопытными спортсменами, как гонщики Швеции и Финляндии, — стран, где подобные состязания проводятся уже десятки лет.

Наши первые успехи могли быть еще более значительными, если бы не недочеты и ошибки в подготовке мотоциклов к этим своеобразным и сложным соревнованиям.

Известным тормозом в развитии гонок на льду является отсутствие у нас специальных мотоциклов отечественного производства. Необходимость переоборудования для этих целей уже имеющихся в нашем распоряжении машин ставит перед спортсменом много различных вопросов, на которые не всегда сразу можно найти правильные ответы.

В связи с этим мне хотелось бы поделиться опытом подготовки мотоцикла класса до 350 см³ к таким состязаниям.

* * *

Любому начинающему спортсмену известно, что для мотогонок на льду колеса мотоцикла следует оснастить шипами. Но каким при этом следовать правилам и нормам? Какое требуется количество шипов? Каков должен быть размер их и порядок установки? Наконец, какой способ крепления шипов считать наилучшим?

Для соревнований на льду лучше всего изготовить точеные стальные шипы и затем закалить их. Размеры шипа выбираются с учетом расположения колеса (переднее или заднее) и состояния льда. Длина выступающей части шипа не должна превышать 30 мм. Причем по сырому и мягкому льду желательны шипы длиной 28—30 мм, а по твердому и жесткому льду — 24—26 мм. Более высокие шипы на твердом льду не обеспечивают нужной устойчивости мотоцикла. Наивыгоднейший диаметр шипов — 8 мм. Длина ножки шипа для передних покрышек — 14 мм, а задних — 17, так как слой корда у последних толще.

Какое необходимо количество шипов? Я перепробовал множество вариантов и пришел к следующему выводу: на колесах должно быть 130—140 шипов.

Шипы следует устанавливать в строго определенном, точнее в шахматном порядке. Делается это так.

Первоначально следует срезать рельеф протектора покрышки. Затем по левой стороне ее установить в шахматном порядке два ряда так называемых

„ОБУВЬ" МОТОЦИКЛА

О ПОДГОТОВКЕ К ГОНКАМ НА ЛЕДЯНОЙ ДОРОЖКЕ

рабочих шипов с расстоянием между шипами 35 мм. Первый ряд устанавливается по второй канавке рисунка протектора, а второй через 10 мм от нее. При таком порядке вы установите на покрышку 3,25—19" около 64 шипов и 2,75—23" — около 70.

По средней линии покрышки и справа от нее ставят еще два ряда так называемых стартовых шипов, с тем же расстоянием между шипами, но несколько большим между рядами — 25 мм. На фото вы видите такое колесо в сборе.

При более частой установке шипов покрышка теряет нужную эластичность, нарушается устойчивость мотоцикла, падает его приемистость.

Прежде я одинаково шиповал и правую и левую сторону покрышки. Но сейчас отказался от этого. Гонщик все время клонит машину в левую сторону, поэтому нет особой надобности в равномерном распределении шипов, которые, как известно, утяжеляют машину, снижают ее скорость.

Для использования в зависимости от состояния льда желательно иметь два комплекта зашипованных покрышек. Отверстия под шипы можно сверлить или прожигать.

Каким способом крепить шипы? До последнего времени я расклепывал ножку шипа, ставя с наружной и внутренней стороны покрышки по одной стальной шайбе диаметром 25 мм и толщиной 2—2,2 мм. Этот способ прост и надежен, но с износом или повреждением покрышки ее приходится выбрасывать вместе с шипами.

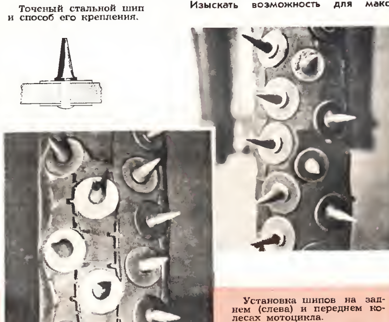
Поэтому более целесообразным следует признать шипы с резьбовой нарезкой M8×1,0 и круглой гайкой крепления, расположенной сверху. Они сложнее в изготовлении, но упрощают процесс установки и могут быть перемонтированы при надобности. Шипы подобного устройства демонстрировали на последних соревнованиях шведские и финские гонщики (см. журнал «За рулем» № 4, 1960, стр. 16).

При любом способе установки шипов под шайбы с внутренней стороны покрышки желательно подложить полосу брезента или другой плотной ткани, а между камерой и покрышкой поставить резиновую ленту.

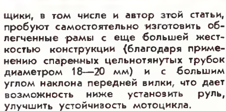
Несколько слов об отдельных конструктивных изменениях мотоциклов для гонок по льду.

Изыскать возможность для максимального уменьшения веса мотоцикла — важный фактор в подготовке машины к соревнованиям. Уже успешно выдержали проверку легкие ограждения колес вместо тяжелых крыльев-щитков, маленькие топливные баки, рассчитанные для запаса топлива лишь на полуторакилометровую дистанцию. Дальнейшим шагом в этом направлении было бы применение облегченных рам. Но таких рам пока нет. К новому спортивному сезону некоторые наши мотогонщики, в том числе и автор этой статьи, пробуют самостоятельно изготовить облегченные рамы с еще большей жесткостью конструкции (благодаря применению спаренных цельнотянутых трубок диаметром 18—20 мм) и с большим углом наклона передней вилки, что дает возможность ниже установить руль, улучшить устойчивость мотоцикла.

Точеный стальной шип и способ его крепления.



Установка шипов на заднем (слева) и переднем колесах мотоцикла.



Кстати о руле. Широкий руль мешает гонщику. На сравнительно узких дорожках стадионов, где проводятся гонки на льду, такой руль создает опасность столкновений. Кроме того, он не позволяет спортсмену дать машине больший наклон при прохождении поворотов, что очень важно. Рекомендуется поэтому руль обрезать так, чтобы его длина не превышала 700 мм.

Расстояние от конца ограждения колес до поверхности льда точно определено правилами. У переднего колеса оно составляет 150 мм, у заднего — 100 мм.

Заднее колесо мотоцикла должно иметь защитную дугу, которая крепится к щитку и раме, и предохраняет колесо от ударов при возможных столкновениях на виражах.

Вот то, чем я хотел поделиться с молодыми спортсменами. Я ничего не сказал о повышении мощности двигателя, но об этом в журнале и в других изданиях уже достаточно написано.

Дальнейшие успехи мотогонок на льду зависят от того, как скоро будут созданы специально предназначенные для этого машины или переоборудованы существующие. Многое уже делается самими спортсменами, но это не выход из положения. Пора наладить массовое производство шипов, облегченных рам, защитных приспособлений для колес и другого оборудования.

Г. ПЛЕШАКОВ,
мастер спорта, чемпион СССР по мотогонкам на льду.

3*



Это было незабываемое зрелище. Самая большая площадь Тернополя — Театральная — расцвела яркими осенними цветами. В руках у школьников — букеты георгин. На головах девушек, одетых в украинские костюмы, алеют венки из астр. Кажется, весь город собрался сюда под полощущиеся на ветру спортивные стяги, чтобы приветствовать водномоторников оборонных обществ Болгарии, Польши и Советского Союза.

С этой торжественной встречи и начались первые в СССР международные соревнования скутеристов, вылившиеся в праздник дружбы спортсменов социалистических стран, в праздник водно-моторного спорта.

ОКНО В ЕВРОПУ

Наконец-то мы дождались этих соревнований. Энтузиасты, строившие на Москве-реке в двадцатых годах первые скутера (они напоминали скорее водяные сани, чем спортивные суда), еще тогда мечтали помериться силами со своими зарубежными коллегами.

Много воды утекло, прежде чем этим мечтам суждено было сбыться. Очень долго «водный моторизм» отставал у нас от общего уровня развития спорта. Но за последние два года у водномоторников произошли сдвиги настолько существенные, что стало возможным «прорубить окно в Европу».

В начале сентября советские скутеристы выезжали в Германскую Демократическую Республику, которая славится не только отличными спортивными моторами, но и первоклассными гонщиками. Соперничая с ними, наши дебютанты в Грюнау заняли два третьих и два четвертых места. Специалисты и обозреватели отмечали, что советские спортсмены не уступали грозным соперникам ни в тактическом мастерстве, ни в тренированности.

В Тернополе досаафовским гонщикам пришлось встретиться со спортсменами другой водно-моторной державы — Польши, воспитавшей рекордсменов мира и чемпионов Европы, а также со скутеристами Болгарии, имеющими солидный опыт международных встреч.

Герой соревнований Иван Мошак готовится к очередному заезду.



В составе приехавших к нам команд щетинского клуба Лиги друзей солдата (ЛПЖ) и сборной болгарского ДОСО тернопольчане увидели рекордсменку мира в гонке на 10 миль Марию Шварц, участника европейского чемпионата Вацлава Ковалевского, лучшего водномоторника Болгарии, победителя открытого первенства ЛПЖ Ивана Манолова и других известных гонщиков.

Не все приглашенные команды оборонных обществ прибыли в Тернополь. Отсутствие скутеристов ГДР и Чехословакии несколько снизило спортивный накал встречи, но все же оно не могло заметно повлиять на скорости — этот единственный объективный показатель, которым измеряют подготовку гонщиков, их судов и моторов.

С самого первого старта, когда пал рекорд страны в классе СИ-175 на 1 километр, и до заключительного (в день заездов на побитие рекордов) на глади тернопольского озера шла напряженная борьба со временем, борьба за доли секунды, какой не видел еще ни один водоем страны.

ШТУРМ РЕКОРДОВ

И так на соревнованиях в Тернополе, так же как и в Грюнау, решался давно волновавший всех вопрос — готовы ли мы к международным стартам.

В споре на воде, где борьба идет на очень высоких скоростях, для победы нужны прежде всего мощные моторы и «быстрые» корпуса. Но не менее важны храбрость и самообладание гонщика, умение его мгновенно принять правильное решение. В этом отношении советские скутеристы блестяще выдержали экзамен.

Программа соревнований включала гонку скутеров СИ-175 и СА-250 на километровую дистанцию и водно-моторный марафон — серию 3 × 10 км.

«Километровка» ознаменовалась появлением двух новых всесоюзных рекордов. И хотя им суждено было через три дня умереть, начало было явно многообещающим.

Героями первого дня соревнований оказались перворазрядники Иван Мошак из Николаева и ленинградец Артур Кипин. Первый на скутере СИ-175 развил рекордную скорость 76,433 км/час, оставив далеко позади своих соперников. Занявший второе место в этом классе В. Ковалевский (Польша) финишировал с результатом 70,450 км/час. Не повезло Марии Шварц (Польша) — ее подвел двигатель и она принесла команде ноль очков.

Настоящим триумфом было выступление А. Кипина. На скутере СА-250 он преодолел километр с невиданной у нас скоростью — 97,826 км/час, подняв потолок рекорда сразу на 7 км/час.

По итогам первого дня с большим отрывом лидировали советские спортсмены (сумма скоростей 321,717 км/час). У польских скутеристов, шедших на втором месте, результат был 214,814 км/час. Однако серия 3×10 могла еще внести существенные коррективы.

Гонки скутеров СИ-175 на эту дистанцию прошли в остром соперничестве трех советских гонщиков — И. Крючкова, И. Мошака и В. Петрухина.

Опытный И. Крючков (с 16-летним водно-моторным стажем), блеснув завидным молодым задором, победил в первых двух заездах.

В ходе гонки он дважды обновлял рекорд страны на 10 км и довел его до 78,888 км/час. Все прочили московского досаафовца в победители. Но, как это часто случается, прогнозы рухнули са-

И. КУЛИК,
главный судья соревнований

Впервые проведенная у нас встреча водномоторников трех стран была серьезным экзаменом не только для спортсменов ДОСААФ, но и для судей. И, не скрою, нам было приятно услышать лестные отзывы гостей о четкой работе судейского аппарата.

В значительной мере успешному проведению международных соревнований способствовала большая помощь, которую оказали партийные, советские и комсомольские органы Тернопольской области в организации этой встречи.

Победа досаафовцев, их выдающиеся рекорды не случайны. Они явились результатом серьезной работы, проведенной в морских клубах и первичных организациях нашего Общества по подготовке спортсменов. Советские водномоторники показали свою готовность к стартам на большой воде.

ПОД СТЯГАМИ ТРЕХ СТРАН

...ым неожиданным образом. В третьей заключительной серии возглавивший гонку В. Петрухин на большой скорости перевернулся. В то же мгновение, словно по команде, на выручку ему устремились суда Крючкова и Мошака.

Если бы точно следовать параграфам правил, то И. Мошак, шедший за Крючковым, имел право продолжать гонку. Но законы товарищества для молодого спортсмена оказались выше личного успеха. Он не мог оставаться на дистанции, зная, что соперник в беде.

В этот драматический момент самообладание проявил и потерпевший аварию В. Петрухин. Спортсмен отказался от помощи и благополучно продержался на воде до прибытия катера.

В конце гонки, за 70 метров до финиша у Крючкова замолк мотор. Гонщик финишировал на весле. По сумме скоростей он уступил первое место. Мошак одержал две победы и установил новый рекорд. Таким успехом не мог похвастать ни один другой участник соревнования.

На дистанции 3 × 10 (в классе СА-250) вновь блеснул высоким мастерством Артур Кипин. Нет, ему не удалось, по примеру Мошака, сделать дубль, но он покорил зрителей самоотверженностью и находчивостью. И в первом заезде, где из-за неполадок в моторе ленинградец шел половину дистанции замыкающим и все же вырвал победу, устранив неисправность на ходу, и в следующем, где он обошел на круг всех участников, установив новый рекорд на 10 км, и даже в заключительном заезде, заставившем зрителей изрядно поволноваться (ленинградец вышел на дистанцию, когда остальным участникам осталось идти один круг), Артур Кипин продемонстрировал умение бороться с полным напряжением сил.

В классе судов СА-250 мы уступили первые два места болгарам И. Манолову и Н. Миланову, ровно проведшим все три гонки. Но это не повлияло на командный зачет. Советские спортсмены одержали убедительную победу. На втором месте оказались польские гонщики.

Наш рассказ о соревнованиях будет не полным, если мы не упомянем о дне заездов на побитие рекордов, который ознаменовался форменным штурмом наших высших достижений. В двух классах скутеров советским спортсменам удалось достичь рубежей скорости, о которых, скажем, даже в прошлом году никто серьезно не помышлял. Для СИ-175 — это 80 км/час, а для СА-250 — 100 км/час.

Первый из этих рекордных результатов международного класса показал в заезде на 1 км все тот же Иван Мошак, второй — перворазрядник из Ленинграда Евгений Шипинсв.

Не удержались в этот день и другие рекорды. Экс-чемпиону страны Г. Пенько в классе СА удалось перекрыть достижения А. Кипина на 10 км и пройти дистанцию со скоростью 83,681 км/час.

На скутерах СМ-125 старые рекорды «ниспровергли» москвичи В. Петрухин (1 км — 62,176 км/час) и Б. Никитин (10 км — 57,070 км/час). Таким образом, к закрытию соревнований досаафовцы



Дается старт...

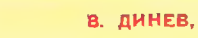
обновили таблицу всесоюзных достижений в трех классах скутеров на 1 и 10 километров.

Тернопольское озеро стало «фабрикой рекордов» не только для советских спортсменов. Новые национальные рекорды установили болгарские гонщики И. Манолов и Н. Миланов.

ТАЛАНТЫ И... МОТОРЫ

Чем объяснить, что за последнее время скутеристы добились столь обнадеживающих результатов? Могут сказать: причина в «Дельфинах» и «Кёнигах» — мощных немецких моторах, недавно появившихся на наших соревнованиях. Это, конечно, верно, но лишь отчасти. Гораздо важнее, что ряды водномоторников пополнились сейчас многими сотнями молодых энтузиастов — настойчивых, смелых, а глав...





В. ДИНЕВ,

руководитель делегации болгарских спортсменов

Трудно найти подходящие слова, чтобы дать оценку великолепной организации этих соревнований. Здесь, в маленьком Тернополе, можно было поучиться тому, как надо проводить международные водно-моторные встречи.

В Болгарии водно-моторный спорт культивирует ДОСО. Есть у нас и общественный орган — республиканская водно-моторная секция, которая помогает развивать этот замечательный вид спорта.

За последнее время мы усилили учебную работу и благодаря этому пополнили ряды наших скутеристов. Кстати, в составе команды, приехавшей в Тернополь, наряду с сильнейшими гонщиками были и совсем молодые И. Чанев и Н. Бончев.

В общем мы довольны результатами своих спортсменов, занявших первые два места в классе СА-250. Бороться за более высокое командное место мы не смогли, так как не выставили скутеристов в классе СН-175.

Выступление советских гонщиков произвело хорошее впечатление. И мы очень хотели бы увидеть их в Болгарии, например, на наших традиционных международных соревнованиях на приз газеты «Вечерняя новость».

ХЕНРИК ВЕСОЛОВСКИЙ,

тренер польской команды

По правде говоря, мы не ожидали встретить в лице советских скутеристов столь сильных соперников. Не имея опыта международных встреч, они продемонстрировали прекрасную подготовку.

Водно-моторный спорт в Польше очень популярен. На Висле и Познаньском озере каждую неделю стартуют скутеристы.

Федерация водно-моторного спорта Польши объединяет спортсменов многих клубов. Сильнейшие из них «Легия» и «ЛПЖ». Первенство страны проводится у нас по принципу чемпионата (4 соревнования, зачет по трем лучшим).

Ежегодно в Польшу приезжают и зарубежные гонщики. Дважды у нас проходило первенство Европы. Надеемся, что скоро нашими гостями будут и советские спортсмены, показавшие результаты международного класса.

В Тернополе мы чувствовали себя словно в родной семье. Всюду, где мы бывали — в школах-интернатах, на предприятиях, в клубах, — нас встречали как желанных гостей.

Пользуясь возможностью, хочу передать нашу искреннюю благодарность жителям Тернополя и организаторам соревнований за радушие и гостеприимство.

ное — легко постигающих самые сложные технические тонкости в конструкциях судов и двигателей.

К числу молодых принадлежат Артур Кипин и Евгений Шипинов. Вместе с рабочими ленинградского шлюпочного завода ДОСААФ они построили оригинальный скутер, обводы которого удивили даже видавших виды наших гостей. Ленинградцы смогли кое в чем улучшить и серийный «Кёниг», показавший рекордную скорость.

Не меньшую техническую зрелость проявил Иван Мошак. Он сам сделал корпус скутера, взяв за основу чертежи казанца Золотько. Без чьей бы то ни было помощи двадцатилетний паренек разобрался в конструкции «Дельфина» и даже нашел пути для повышения его мощности.

Победа николаевского досаафовца примечательна тем, что она одержана спортсменом с водно-моторной периферии. Иван Мошак посланец тех мест, где о скутерах еще недавно знали только понаслышке. Когда два года назад вместе с товарищами по ремесленному училищу он впервые зашел в морской клуб ДОСААФ, секция водно-моторного спорта здесь только зарождалась. Сейчас, спустя два года, в ней занимается 70 спортсменов. А на судостроительном заводе имени Носенко, где И. Мошак возглавляет бригаду коммунистического труда, водномоторников еще больше — около ста человек. Двенадцать команд предприятий и ведомств оспаривали минувшим летом первенство города.

Да разве только в Николаеве? Водно-моторный спорт сделал скачок во многих других городах, где появились новые секции в морских клубах и первичных организациях ДОСААФ.

И все же успехи водномоторников могли быть куда более ощутимы, если бы, наконец, было налажено производство отечественных гоночных моторов. Ведущие скутеристы выступают на двигателях иномарок, подавляющее большинство которых оседает в Центральном морском клубе ДОСААФ. Слов нет — клуб сделал очень много для развития водно-моторного спорта. Однако ж нельзя считать нормальным, что столичные гонщики имеют по два и даже три новых двигателя, тогда как в других водно-моторных центрах наблюдается иная пропорция: на несколько десятков спортсменов приходится один такой мотор.

Соревнования этого года показали, как много у нас в стране талантливых водномоторников. Но при подобном распределении техники трудно рассчитывать на их быстрый рост.

Об этих теневых сторонах приходится говорить именно потому, что наши водномоторники выходят сейчас на широкую дорогу. Впереди — финальные соревнования Спартакиады по техническим видам спорта, новые встречи с зарубежными гонщиками. И нужно устранить все, что мешает еще росту массовости и мастерства в водно-моторном спорте. Чем быстрее мы это сделаем, тем скорее наступит время, когда с нашими спортсменами придется считаться сильнейшим гонщикам Европы.

МАРК ТИЛЕВИЧ,
(наш спец. корр.).
Фото автора



ПРОСТО, НАДЕЖНО, КРАСИВО

Ярославцы делятся опытом изготовления кузовов автомоделей



Кузова моделей, изготовленных ярославскими спортсменами, отличаются красивой формой, прочностью и малым весом. Ниже мы публикуем сообщение руководителя автомодельного кружка при ярославском автомотоклубе ДОСААФ Г. Сербина о том, как это достигается.

*

Обычно автомоделисты выклеивают кузов по внешней поверхности болванки. Мы же изготавливаем эту важнейшую часть полумакета по внутренней поверхности формы.

Вначале по эскизу из дерева или пластилина делается болванка. Чтобы получить форму, болванка заливается алебастром или гипсом. Для этого она крепится двумя гвоздями к днищу фанерного ящика так, чтобы до его стенок оставалось 20—30 мм.

Ящик и болванка смазываются солидолом. Раствор гипса и алебастра для заливки формы приготавливают жидким и в таком количестве, чтобы его хватило на полную заливку.

Через 4—6 часов после заливки ящик разламывают, болванку вынимают, а форму просушивают.

Кузова мы выклеиваем из марли, скрепляя ее слои загустевшей нитроэмалью.

Прежде всего на форму, предварительно смазанную солидолом, наклеиваются мелкие кусочки газеты с таким расчетом, чтобы между ними не было просветов. Затем покрытые эмалью куски газеты накладываются вторым слоем. Эти два слоя являются изоляционными и предохраняют форму от попадания краски.

Марлю нарезают полосками, затем пропитывают нитроэмалью и накладывают на форму вдоль кузова будущей модели. После наклейки трех слоев остов кузова можно осторожно извлечь из формы (начиная с задней части) и в висячем положении сушить три-четыре дня.

Затем бумага соскабливается ножом, нижняя часть кузова выравнивается по линейке и дальнейшее доклеивание ведется уже без формы. При этом крайние полоски марли загибаются наружу или вовнутрь в зависимости от того, с какой стороны поверхности они наклеиваются. Обычно мы выклеиваем пять-шесть слоев марли.

Перед окончательной обработкой кузов высушивается примерно неделю.

Борта кузова в нижней части усиливаются полосками из белой жести или алюминия. Спереди и сзади наклепываются дюралевые полоски шириной 30—40 мм, загнутые в нижней части во внутрь на 10—15 мм. С помощью этих деталей кузов крепится к ходовой части модели.

Перед окраской кузов шпаклюется. Если нитрошпаклевки нет, то можно сделать необходимый состав самому, смешав нитроэмаль и тальк. Шпаклевка наносится несколькими слоями, а потом выравнивается драчевым напильником.

При изготовлении кузовов из капрона используется клей БФ-2, который требует более длительной просушки.

Марлевые и капроновые кузова мы окрашиваем жидкой нитроэмалью с помощью пульверизатора, нанося краску тонким слоем в несколько приемов. Все металлические детали — фары, задние фонари, бамперы — полируются.

Практика показала, что изготовленные таким способом кузова прочны, долговечны, красивы и не боятся температурных изменений.

Г. СЕРБИН,
мастер производственного обучения Ярославского автомотоклуба ДОСААФ.

Ю. ТРОФИМЕЦ,
мастер спорта.

Поворот



Трибуна мастера

За последнее время техника прохождения кроссовых трасс обогатилась новым приемом, получившим название «поворот в воздухе». Им широко пользуются лучшие мотоспортсмены — чемпион Европы Д. Биккерс, Я. Чижек и другие. О том, как освоить этот прием и о технике его выполнения, я хотел бы рассказать нашим гонщикам.

«Поворот в воздухе» на мотоцикле без воздушных рулей, естественно, совершить невозможно, и поэтому название приема не совсем точно. Речь идет о развороте машины относительно направления полета, об ориентировании ее продольной оси.

Для освоения поворота необходимо выбрать порог — обычный элемент кроссовой дистанции, с которого делают «прыжки выстрелом», и в 6—10 м от линии отрыва от порога поставить флаг, обозначающий поворот. Это примерно составит расстояние, равное максимальному «прыжку выстрелом».

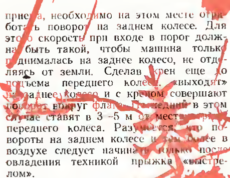
Как же выполняется новый прием? На этот вопрос дают ответ помещенные здесь иллюстрации. На большой скорости гонщик входит в порог, кренит машину в сторону (как бы начиная поворот еще на пороге) и прыгает уже с креном в воздухе. «Освобожденная» машина начинает плавное вращение вокруг центра тяжести в сторону поворота и разворачивается относительно направления полета на 70—90 градусов и приземляется на заднее колесо (в этот момент надо увеличить подачу газа). Продолжая ехать на заднем колесе, гонщик завершает поворот.

Прежде чем начать освоение нового приема, необходимо на этом месте отработать поворот на заднем колесе. Для этого скорость при входе в порог должна быть такой, чтобы машина только поднималась на заднее колесо, не отделяясь от земли. Сделав крен еще до подъема переднего колеса, «выходят» на заднее колесо и с креном совершают поворот вокруг флага. Последний в этом случае ставят в 3—5 м от места отрыва переднего колеса. Разумеется, что повороты на заднем колесе и тем более в воздухе следует начинать только после овладения техникой прыжка «выстрелом».

Поворот на заднем колесе можно выполнять на участках с ямами или земляными волнами. Для этого на крене «вырывают» машину на заднее колесо и таким образом проходят весь поворот. Это дает возможность сохранить высокую скорость и устойчивость.

Чтобы стимулировать освоение новых приемов, следует включать в кроссовую дистанцию специальные элементы трассы. Они повысят мастерство гонщиков и обогатят их технику езды.





ДВИГАТЕЛИ ТЯЖЕЛЫХ МОТОЦИКЛОВ

V-ОБРАЗНАЯ СХЕМА ОБЕСПЕЧИВАЕТ:

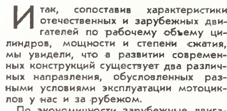
надежность и долговечность двигателя;

высокую проходимость мотоцикла;

удобство обслуживания

(Окончание)





Итак, сопоставив характеристики отечественных и зарубежных двигателей по рабочему объему цилиндров, мощности и степени сжатия, мы увидели, что в развитии современных конструкций существует два различных направления, обусловленных разными условиями эксплуатации мотоциклов у нас и за рубежом.

По экономичности зарубежные двигатели несколько превосходят наши в связи с более высокими степенями сжатия. Вместе с тем более «крутыё» характеристики их обусловливают и более высокий, чем в наших моделях, расход топлива при эксплуатации на тяжелых дорогах.

Развитие конструкции систем смазки, равно как фильтрации масла и воздуха также идет различными путями. У нас много пыльных дорог большой протяженности и сравнительно низкая средняя годовая температура. В таких условиях ускоряются абразивные износы двигателей и затрудняется пуск их в
...е время года. Зимой масло за-
... в трубопроводах, в баке и ци-
... двигателя. Поэтому для отече-
...х мотоциклов наиболее надежна
... смазки с масляным резервуа-
...картере, имеющая большую теп-
... инерцию и способствующая
...нию циркуляции масла в рабо-
... непрогретом двигателе.
...адной Европе, в частности в Ан-
...ирокое применение нашла дру-
...тема смазки — с сухим карте-
... выносным маслобаком. Такая си-
... обеспечивает хорошее охлажде-
...сла в баке (где обычно устанавли-
... примитивный фильтр) и при
...ельно высокой температуре воз-
...толне себя оправдывает. Для на-
...е условий неприемлемы ни при-
...ые воздушные фильтры, ни от-
...е очистки масла.
...эя о шатунных подшипниках и их
...оспособности, можно отметить,
... этому важнейшему показателю
...модели значительно уступают за-
...ным. Такое положение ничем не
...ано и является лишь следствием
... традиции и косности технической

...эрядные шатунные роликовые
...ники большинства наших двига-
... нуждаются в ремонте после про-
...отоцикла 15 тыс. км. Восстановле-

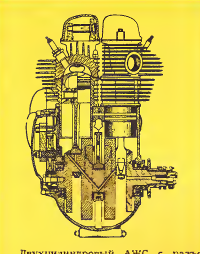


V-образный двигатель М-54 с поперечным расположением цилиндров.

ние их невозможно из-за неразъемной конструкции коленчатого вала, поэтому приходится заменять целиком весь кривошипный механизм.

Между тем в современных одноцилиндровых конструкциях применяются долговечные трехрядные роликовые подшипники на разборном коленчатом вале со сменными кривошипными пальцами и втулками нижней головки шатуна. На двухцилиндровых английских двигателях установлены цельнолитые или цельноштампованные коленчатые валы с шатунами из легких сплавов, имеющие разъемные подшипники скольжения (см. рис.). Последние обеспечивают высокую долговечность и удовлетворительную ремонтоспособность. По своему техническому уровню они превосходят усиленные игольчатые подшипники, которыми снабжены немецкие модели.

Приведенный здесь краткий обзор и сопоставление отечественных и зарубежных двигателей дает возможность ответить на вопрос, поставленный в начале статьи: какими путями должны развиваться у нас конструкции двигателей больших кубатур.


Двухцилиндровый АЖС с разъемными подшипниками скольжения.

С учетом многих прогрессивных решений на Киевском заводе построены опытные двигатели М-53 и К-650. В них, например, предусмотрена верхнеклапанная система газораспределения, введена фильтрация масла и воздуха. Цилиндры выполнены из алюминиевого сплава. Двигатели имеют цельнолитой коленчатый вал с разъемными шатунными подшипниками скольжения, систему вентиляции с выводом в воздухоочиститель и некоторые другие усовершенствования. За счет всего этого улучшены все основные параметры двигателя. Но оппозитная схема расположения цилиндров по-прежнему остается серьезным недостатком конструкции.

Несравненно более прогрессивной является V-образная схема с поперечным расположением цилиндров. Экспериментальный двигатель такой конструкции — М-54 — также создан в Киеве.

В чем же заключается его основное преимущество перед оппозитным?

V-образная схема обеспечивает хорошую защиту цилиндров, головок, свечей зажигания и карбюраторов от грязи и воды, что, в свою очередь, улучшает охлаждение, устраняет коробление цилиндров, а также повышает долговечность и надежность работы двигателя. Кроме того, это дает возможность беспрепятственно ездить по мокрым дорогам, преодолевать глубокие броды и значительно облегчает чистку двигателя.

В этом двигателе — один карбюратор (без подогревателя) с двумя диффузорами, благодаря чему устраняется вредное влияние неравномерности впуска и необходимость строгой регулировки карбюраторов. За счет этого также увеличивается срок службы двигателя и упрощается его техническое обслуживание.

К этому надо еще добавить свободное размещение педали ножного переключения передач и удобство пользования ею, простую компоновку впускной трубы с воздухоочистителем, расположенным в топливном баке, облегченный пуск двигателя зимой из-за стекания масла со стенок цилиндров.

В V-образной схеме длина клапанных штанг меньше, чем в любой другой, коленчатый вал может быть выполнен одноколенным, а привод механизма газораспределения с наименьшим количеством шестерен.

Есть еще одно преимущество у этого двигателя, имеющее особое значение для спортивных модификаций: безопасность кренов на поворотах (у мотоциклов без коляски) и большая проходимость на тяжелых дорогах.

Таким образом, V-образная схема с поперечным расположением цилиндров имеет много достоинств. Справедливости ради, надо сказать и о ее недостатках: неравномерности рабочих и впускных тактов и неполном уравновешивании при углах развала цилиндров менее 90°. Но эти недочеты сами по себе не имеют решающего значения.

При двухдиффузорном карбюраторе неравномерность впуска не отражается на работе системы питания. По степени уравновешивания одноцилиндровые или двухцилиндровые двигатели, выполненные по схемам 5 и 7 (см. № 7 журнала), уступают V-образной схеме с углом развала цилиндров 90°. Однако именно они получили наибольшее распространение в мировой практике мотоциклостроения. Из этого следует, что уравновешивание не играет первостепенной роли. Вибрации могут быть устранены рациональной подвеской, как это сделано, например, у английских «Самбимов» с рядным двигателем.

Итак, можно, очевидно, сказать, что из двигателей отечественных тяжелых мотоциклов наиболее перспективным является V-образный верхнеклапанный двигатель с высоким крутящим моментом на малых оборотах, двухдиффузорным карбюратором, скомпонованным с воздухоочистителем в топливном баке, шатунными подшипниками скольжения, цилиндрами из алюминиевого сплава и системой смазки, имеющей очистку масла и масляный резервуар в картере.

Остается только пожелать, чтобы работы над таким двигателем, начатые в ЦКЭБ мотоциклостроения и на Киевском мотозаводе, были в ближайшее время успешно завершены.

Инж. А. ПОЗДНЯКОВ

Киев.



На обочине без света

Если случилось что-нибудь с системой освещения вашего мотоцикла, то прежде всего надо проверить состояние плавкого предохранителя, который чаще всего устанавливается в фаре. Для этого выверните крышку, удерживающую предохранитель в гнезде, выньте его и удостоверьтесь, цела ли припаянная к нему тоненькая проволочка.

Бывает, что неисправность вызвана тем, что предохранитель плохо вставлен в гнездо или окислены контакты его держателя. В этом случае последние зачищают и плотно вставляют в них предохранитель.

Если и после этого система освещения не работает, осмотрите провода и их присоединение к клеммам. Возможно, от тряски нарушился контакт.

Необходимо определить место короткого замыкания. Помните: без этого применение нового предохранителя почти бесполезно, так как наиболее часто встречающаяся неисправность — это нарушение изоляции провода. Поврежденное место обязательно обмотайте изоляционной лентой, а при отсутствии ее — плотно закрепите на проводе резиновую, кембриковую или подобную им трубочку.

Если у вас нет запасного предохранителя, можно воспользоваться тоненькой медной проволочкой — ее укрепляют на предохранителе или же непосредственно на контакте. Нужно только следить, чтобы диаметр проволочки был таким же, как и в сгоревшем предохранителе.

Представьте, что вышла из строя одна лампочка. Как поступают в этом случае? Проверяют цела ли нить. Если цела, то тогда скорее всего окислились контакты в патроне, в который вставлена лампочка, а также ее цоколь. Одна из причин неисправности задних фонарей мотоцикла и коляски заключается в плохом контакте на массу (на крылья), вследствие чего перестают гореть лампочки. Поэтому проверяют — хорошо ли затянуты винты или гайка, крепящие фонарь к крылу, и есть ли надлежащий контакт между рамой и крылом, нарушаемый иногда из-за сильной коррозии.

Повреждение лампочки заднего фонаря может привести к аварии. Как только вы обнаружили, что нет заднего света, немедленно остановитесь. Если отсутствует запасная лампочка, можно временно воспользоваться контрольной лампочкой замка зажигания, лампочкой стояночного света фары или фонаря коляски.

Пусть вас не пугает, что при остановке придется воспользоваться лампочкой стояночного света. Вы не нарушите новых правил уличного движения, где сказано, что при встречных разъездах запрещается переключать свет фары на стояночный. Иными словами, в этих случаях надо включать ближний свет. При вынужденной остановке на обочине эти правила требуют, как минимум, чтобы горел свет заднего фонаря.

В конструкциях мотоциклов, снабженных генераторами переменного тока, электрооборудование гораздо проще. Следует, однако, помнить, что срок службы лампочек здесь значительно меньше, вследствие сильного колебания напряжения в сети.

НОВОСТИ советской ТЕХНИКИ





„Турист“

Так назван новый автобус ЛАЗ-697, предназначенный для обслуживания туристов. Цельнометаллический кузов с безрамным несущим основанием покрыт изнутри противошумной мастикой. Автобус имеет подвеску на четырех полуэллиптических рессорах с корректирующими пружинами. Двигатель установлен в задней части кузова. Регулируемые откидывающиеся пассажирские кресла, в которых размещается 33 пассажира и экскурсовод, обеспечивают им необходимые удобства.

Во время туристических поездок большое значение имеет хорошая обзорность местности. Для этого установлены раздвижная остеклённая крыша, широкие боковые стекла. Рабочее место экскурсовода оборудовано микрофоном, а кресло может поворачиваться на 180°.

В холодное время года нормальная температура воздуха поддерживается в салоне при помощи калориферного отопления, обеспечивающего постоянный приток свежего теплого воздуха.

На некоторых образцах нового автобуса предусмотрена установка в задней части кузова буфета, умывальника и кресла для проводника.

Так же как и на ЛАЗ-695, на новом автобусе установлен двигатель ЗИЛ-164. С полной нагрузкой «Турист» развивает скорость до 80 км/час.

Приятное впечатление оставляет внутренняя и внешняя отделка автобуса, выполненная добротно и с большим вкусом.

Малолитражный вездеход

На Московском заводе малолитражных автомобилей создан новый малолитражный автомобиль повышенной проходимости с двумя ведущими мостами — «Москвич-415». При его постройке были максимально использованы узлы и агрегаты автомобилей «Москвич-407» и «Москвич-410».



Малолитражный вездеход имеет раму, на которой установлен легкий металлический кузов. Предусмотрено два варианта кузова: один с закрытой кабиной, другой с собирающимся тентом, как у автомобиля ГАЗ-69.

«Москвич-415» найдет себе широкое применение в сельском хозяйстве.

Трактор 1962 года



Минский тракторный завод подготавливает производство нового колесного дизельного трактора повышенной проходимости МТЗ-52 «Беларусь». Он будет использоваться на всех видах сельскохозяйственных работ.

Бескомпрессорный четырехтактный двигатель мощностью 50 л. с. при 1600 об мин оборудован электростартером. Трактор имеет широкий диапазон скоростей от 1,33 км час до 24,3 км час. Это достигнуто путем применения девятиступенчатой коробки передач.

Все колеса нового трактора ведущие, на нем установлены шины низкого давления: на передних колесах размером 7,50—20, на задних — 12—38. Передний ведущий мост включается в работу и выключается из нее автоматически, в зависимости от дорожных условий. Рессорная подвеска передних колес независимая. Все это делает МТЗ-52 проходимым в различных почвенных условиях.

Трактор оборудован гидроусилителем руля и сервопружиной в механизме выключения муфты сцепления. Кабина и сиденье — с гидравлическими амортизаторами.

Габаритные размеры: длина—3865 мм, ширина — 1870, высота по рулевому колесу — 1925 мм. Минимальный удельный расход топлива — 185 г/э.л.с.ч.

Повышенные тягово-сцепные свойства и высокая проходимость МТЗ-52 позволят с успехом заменять им гусеничные тракторы.

Серийный выпуск нового трактора запланирован на 1962 год.



Для перевозки ферм и панелей

В Мосстройтрансе разработана новая конструкция универсального полуприцепа для перевозки ферм и панелей длиной до 12 м в вертикальном положении.

Фермы и панели крепятся зажимными винтами, шарнирно соединенными с продольными передвижными швеллерами. Внутренние размеры каркаса (12 300 × × 915 × 1900 мм) позволяют перевозить любые панели, выпускаемые промышленностью, и фермы длиной до 12 м. При снятом верхнем каркасе на панелевозе можно транспортировать колонны длиной до 15 м, сваи и другие железобетонные изделия.

Грузоподъемность полуприцепа — 12 500 кг, весит он около 6000 кг, габаритные размеры: длина рамы — 14 961 мм, ширина — 2631 мм, высота (расстояние от полотна дороги до верхней точки каркаса) — 2560 мм. Для опоры полуприцеп оборудован двумя парами катков с винтовым приводом. Сцепное устройство — полуавтоматическое седельного типа. Полуприцеп буксируется автомобилем-тягачом МАЗ-200В. Общая длина автопоезда — 19 846 мм.

„Волга“—универсал

Горьковский автозавод разработал конструкцию «Волги» (ГАЗ-22) с универсальным кузовом. Заднее сиденье складывается. В результате освобождается площадь для размещения груза, вес которого может достигать 400 кг. Для удобства погрузки и выгрузки в задней панели кузова имеется дополнительная пятая дверь. Рессоры усилены.



Одесские полуприцепы

Одесский автосборочный завод осваивает производство новых полуприцепов различного назначения.

Полуприцеп ОАЗ-822 предназначен для перевозки крупного рогатого скота, свиней и других животных по дорогам с твердым покрытием.

На дорогах с асфальто-бетонным покрытием грузоподъемность прицепа составляет 7000 кг, с другими видами твердых покрытий — 5500 кг. При внутренних размерах кузова 8940 × 2380 × 1820 мм его полезная площадь составляет 20 м². Полуприцеп весит 3500 кг.



Полуприцеп ОАЗ-822.



Тягач с полуприцепом-фургоном ОАЗ-784.

Полуприцеп-фургон ОАЗ-784 служит для перевозки продовольственных грузов. Полезная площадь кузова такая же, как и у полуприцепа ОАЗ-822. Полезный объем кузова 38 м³. Полуприцеп имеет следующие габаритные размеры: 8700 × × 2570 × 3300, вес его — 3100 кг.

Седельный тягач УАЗ-456 с полуприцепом

На базе широко распространенного автомобиля ГАЗ-69 ульяновские автомобилестроители создали седельный тягач УАЗ-456, предназначенный для буксировки полуприцепа УАЗ-749 грузоподъемностью 2 тонны. Внутренние размеры прицепа — 3460 × 1876 × 440 мм. Небольшая длина автопоезда (6865 мм) делает его высокоманевренным. Тягач с полуприцепом развивает довольно высокую скорость — 75 км/час. Расход бензина — 17 л/100 км.





Новый мотоцикл

Ирбитский мотозавод подготовил к производству новую модель мотоцикла — М-62 с верхнеклапанным двигателем класса до 650 см³, мощностью 28 л. с. при 4200—4800 оборотах в минуту.

Улучшение конструкции кривошипного механизма позволило значительно увеличить его износостойкость. В систему зажигания введен автоматический регулятор опережения зажигания.

Величина хода передней вилки и задней подвески увеличена, благодаря чему возрастает средняя эксплуатационная скорость (особенно в условиях дорог с неусовершенствованным покрытием) и улучшается плавность хода.

На мотоцикле М-62 установлены более глубокие щитки, защищающие водителя при движении по мокрым и грязным дорогам.

Наибольшая скорость мотоцикла — 95 км/час, расход топлива — 6 л на 100 км.

Газобаллонный автомобиль

В нашей стране быстрыми темпами развивается производство сжиженных газов. Наряду с бензином они являются высококачественным видом топлива для автомобилей. На газе двигатель работает без дыма, с минимальным образованием нагара и, что, пожалуй, самое важное, без детонации. Кроме того, газообразное топливо обеспечивает более полное сгорание горючей смеси и уменьшает износ двигателя.

В настоящее время ведется подготовка к переводу части грузовых автомобилей на этот дешевый вид топлива.

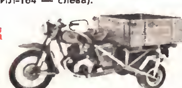
Конструкторы Московского автозавода имени Лихачева разработали модификацию автомобиля ЗИЛ-164 — газобаллонный автомобиль ЗИЛ-166А, предназначенный для эксплуатации на сжиженном газе.

Газ находится в баллоне, расположенном с левой стороны по ходу автомобиля. Баллон из углеродистой стали крепится к раме с помощью кронштейнов. Емкость баллона — 220 л, максимальное рабочее давление — 16 кг/см².

При скорости 30—40 км/час автомобиль расходует 32 л/100 км.

На автомобиле установлен двигатель, являющийся модификацией ЗИЛ-164. В случае необходимости газобаллонный автомобиль может работать и на бензине А-66. Для этого он имеет бензобак, расположенный на правой стороне (у ЗИЛ-164 — слева).

Грузовой ИЖ



Недавно ижевские мотоциклостроители закончили испытания новой модели грузового мотоцикла ИЖ-ГР. Его узлы и детали максимально унифицированы с серийным ИЖ-56.

Новый мотокар имеет грузоподъемность 500 кг и развивает скорость до 45 км/час. Ходовая часть его трехколесная, причем переднее колесо использовано от ИЖ-56, а задние (сдвоенные) — от мотороллера «Вятка».

Двигатель (ИЖ-56) имеет принудительное охлаждение. Привод осуществляется через дифференциал на полуоси с резиновыми муфтами. В одном корпусе с дифференциалом расположен механизм включения заднего хода. Передача от полуосей на колеса производится через втулочно-роликовые цепи, которые находятся в герметически закрытых кожухах и работают в масляных ваннах.

Грузовой мотоцикл имеет трубчатую сварную раму. Передняя вилка выполнена длиннорычажной с гидравлическими амортизаторами, унифицированными с задней подвеской ИЖ-56.

Мотокар снабжен деревянным кузовом с тремя откидными бортами. Для пассажира справа от водителя предусмотрено дополнительное сиденье.

Мотороллер Т-200М

В процессе модернизации мотороллера Т-200 завод Тульского совнархоза создал опытную модель Т-200М. Основные размерности двигателя этого мотороллера такие же, как у Т-200. В новой модели передача от двигателя осуществляется парой цилиндрических шестерен, благодаря чему упрощается уход и увеличивается надежность. Фильтр тонкой очистки воздуха позволяет значительно снизить износ цилиндра, особенно при эксплуатации роллера на пыльных дорогах.

На мотороллере Т-200М установлен малогабаритный и более мощный генератор переменного тока. Опытная модель весит 130 кг, на 30 кг меньше, чем серийный Т-200.



В Австрийских Альпах





До старта одна минута.

Тот, кто следит за развитием отечественного мотоспорта, хорошо помнит первый выезд наших гонщиков на многодневку в Гармиш-Партенкирхен (ФРГ). Тогда мы не добились даже скромных успехов.

За минувшие пять лет наш мотоспорт возмужал, обрел новую технику, пополнился молодыми способными гонщиками.

В прошлом году советские спортсмены в розыгрыше главного приза—«Международного трофея» — заняли четвертое место, а в личном зачете 13 гонщиков завоевали золотые медали ФИМ. Это был первый успех в больших соревнованиях ФИМ. Именно тогда стало ясно, что наши многодневщики стали представлять грозную силу на международной арене.

XXXV шестидневные мотосоревнования ФИМ проводились в районе Австрийских Альп с центром в Бад-Аусзее. Трасса соревнований пролегала по горным дорогам и в спортивном отношении представляла большой интерес.

К сожалению, организаторы соревнований не везде обеспечили должный порядок на дистанции. На многих извилистых дорогах шириной 2—3 метра с большой скоростью проносился встречный поток машин. Это затрудняло движение гонщиков и приводило к несчастным случаям.

На соревнования прибыло 286 мотоциклистов из 17 стран; больше всего гонщиков выставили мотоклубы ФРГ (65), Англии — (41), Чехословакии (26) и Австрии (23). Советская делегация состояла из 17 спортсменов.

В розыгрыше главного приза — «Международного трофея» — участвовали национальные команды Австрии, Англии, ГДР, Италии, Польши, СССР, ФРГ, Чехословакии и Швеции на мотоциклах отечественного производства в трех классах.

В состав нашей национальной команды входили мастера спорта В. Адоян и И. Григорьев, стартовавшие на К-175, Е. Субботин и Л. Воронович (ИЖ-250), Р. Решетникс и Ю. Дудорин (ИЖ-60М).

На приз «Серебряная ваза» претендовали 22 команды. Среди них, кроме команд-участников розыгрыша «Международного трофея», были команды Бельгии, Голландии, Румынии, Швейцарии и Финляндии. Каждая из них включала четырех гонщиков, выступавших в двух классах машин.

Команду Болгарии жюри не допустило к соревнованиям, так как она опоздала выслать официальную заявку, поэтому болгарские спортсмены участвовали лишь в личном зачете, как и гонщики Дании и США.

От Центрального автомотоклуба СССР для розыгрыша приза «Серебряная ваза» были заявлены две команды. Первая — Б. Иванов, В. Пылаев, А. Корнеев, Н. Соколов и вторая — В. Семин, Э. Крузе, А. Егоров, С. Старых. Кроме того, наши спортсмены выступали в соревнованиях заводских команд на мотоциклах К-175 и ИЖ.

Определенный интерес представляют данные о распределении мотоциклов участников по кубатурам: до 50 см³ — 7, до 75 см³ — 8 и до 100 см³ — 11 (на всех этих мотоциклах стартовали главным образом гонщики Италии и ФРГ). В классе 125 см³ соревновались 30 мотоциклистов, 175 см³ — 70, 250 см³ — 104, 350 см³ — 37. В классах 500 см³ и более выступало лишь 14 гонщиков, преимущественно из ФРГ и Англии.

Техника, представленная на шестидневке, наглядно проиллюстрировала определенную тенденцию в современном мотоциклостроении — сокращать рабочие объемы цилиндров двигателя.

Основную часть программы шестидневки, как и всегда, составляли дорожные испытания (соревнования на регулярность движения). Протяженность дистанции равнялась 1760 км. Новостью явились дополнительные скоростные соревнования: два мотокросса на 12 и 20 км, два скоростных подъема на гору (высотой 1048 и 1790 м) и специальные соревнования на торможение, в которых участники должны были пройти на большой скорости 400 м по бетонированному шоссе, а затем резко затормозить и остановиться на участке длиной 2 м. В заключение шестидневки, как и всегда, проводилась скоростная шоссейно-кольцевая гонка по бетонной дорожке на 45—55 км (в зависимости от класса мотоциклов). Таким образом, шестидневка ФИМ 1960 года, по существу, была большим многоборьем по мотоспорту.

Согласно новым правилам для получения золотой медали ФИМ нужно было не только закончить «на нулях» дорожные испытания, но и набрать не менее 1500 положительных очков в дополнительных соревнованиях.

Трасса в первый день соревнований (350 км) была сравнительно несложной. Очень многие спортсмены, в том числе и все советские, прошли ее без штрафных очков. Неудача постигла лишь национальную команду Италии, «потерявшую» одного гонщика. Из-за поломки двигателя он прекратил борьбу.

В первый же день состоялись и соревнования на торможение. Наши гонщики довольно хорошо справились с ним. Большинство набрало по 320—330 положительных очков из 360 возможных. Лучших результатов достигли В. Семин (342 очка) и Ю. Дудорин (341).

На следующий день стартовало 267 человек. Трасса была несколько сложнее и включала трудные горные участки. Из соревнований в этот день выбыло 5 английских спортсменов и по одному гонщику Чехословакии, Румынии, Австрии и ФРГ. 25 гонщиков из других стран получили штрафные очки. Все наши спортсмены успешно финишировали.

Весьма сложными были соревнования по подъему на гору высотой 1790 м. Начавшийся дождь и облачность осложнили обстановку. И все же большинство членов советской команды хорошо преодолело подъем. Особенно отличились Б. Иванов (353 очка), И. Григорьев (350) и В. Адоян (344).

На третий день трасса еще более усложнилась, а погода в горах резко ухудшилась. Но по-прежнему советские гонщики успешно шли на дистанции. Исключение составил лишь И. Григорьев. На старте он не завел в установленные две минуты двигатель и получил штрафное очко. Выехав с опозданием на трассу и стремясь наверстать потерянное время, он двигался с большой скоростью. На одном из закрытых поворотов Григорьев, чтобы избежать столкновения с автомобилем, свернул с дороги и упал, получив серьезные ушибы и погнув щиток заднего колеса. Это стоило советской команде 28 штрафных очков. С четвертого места по итогам двух дней она была отброшена сразу на 8 место.

К чести И. Григорьева, нужно сказать, что он все же продолжал гонку. С большим трудом спортсмен преодолел и скоростной подъем на гору Зальцберг.

В этот день штрафные очки получили 14 иностранных гонщиков.



Обладатель золотой медали ФИМ Юрий Дудорин за осмотром мотоцикла

XXXV многодневные соревнования ФИМ

Еще больше ухудшилась погода з четвертый день; было холодно и ветрено, непрестанно шел дождь, а в горах выпал снег. На старт вышло 238 мотоспортсменов.

Учитывая усложнившуюся в связи с непогодой трассу, жюри продлило на 30 минут время прибытия на очередной пункт КВ. Несмотря на это, 21 участник выбыл из соревнований, а 34 получили штрафные очки. В этот день прекратил борьбу единственный американский гонщик, а также спортсмен из национальной команды ФРГ. Команда СССР передвинулась на одно место выше.

В предпоследний день снова был снег и мела пурга на перевалах. В таких условиях проходил второй горный мотокросс. Наши гонщики показали себя в нем зрелыми мастерами — они успешно преодолели трудную трассу.

После кросса участников ожидала своеобразная «ловушка». На маршрутной карте участок между Катшем и Оберзельцем был показан, как дорога 3 класса (удовлетворительная). На самом деле это было каменистое бездорожье. Особенно трудно удавалось преодолеть здесь спуск в заданное время (скорость 40—45 км).

В «ловушку» попало много гонщиков — 60 человек получили штрафные очки, а 6 — выбыло из соревнований. Лишь представители Чехословакии и Австрии, хорошо знавшие трассу, миновали ее благополучно. Тяжелая неудача постигла на этом этапе поляков — у них прекратили соревнования два гонщика, в том числе член национальной команды. Советские спортсмены за этот день улучшили свое положение — переместились на шестое место.

В последний день, когда предстояло пройти всего 130 км, из-за нераспорядительности организаторов произошел инцидент, нарушивший весь ход многодневки. На участке, обозначенном по карте «хорошо проходимым», оказался затяжной подъем без возможностей для обгона. Многие мотоциклисты на машинах малых кубатур застряли здесь. Создались «пробки». Гонщики вынуждены были простаивать по 10—20 минут и прибывать на КВ с большим опозданием.

Все же В. Адоян, И. Григорьев, В. Семин, Е. Субботин и другие советские мотоциклисты, развив высокие скорости, сумели прибыть на КВ точно по графику. Успешно финишировали спортсмены Чехословакии и ГДР. Гонщики же Австрии и Англии, в том числе и из национальных команд, набрали много штрафных очков. Подсчет должен был показать, удастся ли им сохранить лидерство, тем более, что заключительную часть соревнования — часовую шоссейную гонку по бетонному кругу длиной 3,2 км — все советские спортсмены закончили успешно.

В итоге всех дополнительных соревнований советские гонщики набрали от 1810 (С. Старых) до 1998 (Р. Решетникс) положительных очков, что давало право на золотые медали (естественно, если при этом не было штрафных очков).

Еще до объявления официальных результатов стало очевидным, что на первое место выходят гонщики Чехословакии. За ними могут оказаться спортсмены ГДР или СССР, хорошо прошедшие последний, наиболее тяжелый этап соревнований. Представители мотоциклетных фирм и национальных федераций подходят к руководителям чехословацкой и советской делегаций, чтобы обсудить с предполагаемыми победителями вопрос о месте проведения шестидневки 1961 года.

Но, как оказалось, это было преждевременно. Когда на следующий день жюри собралось для окончательного утверждения результатов, представители Австрии и ФРГ подали идентичные протесты, в которых оспаривались результаты последнего дня соревнований и содержалось требование — аннулировать их.

Несмотря на то, что накануне аналогичные протесты были отклонены вследствие их явной бездоказательности («где-то кто-то снял стрелки указателей», «трасса была на 4 км длиннее объявленной», «кто-то кому-то оказывал помощь»), президент жюри спортивный комиссар ФИМ Вотлинг счел возможным поставить протесты на голосование.

Видимо, опасаясь за исход этой процедуры, «заинтересованные лица» добились тайного голосования и восьмью голосами против шести результаты последнего этапа были аннулированы.

Это несправедливое, неспортивное решение жюри лишило гонщиков Чехословакии заслуженной победы и ухудшило командное положение советских спортсменов.

«Международный трофей» был вручен австрийцам (0 штрафных очков). На последующих местах Чехословакия (1 очко), Швеция (1 очко), Англия (2 очка), ГДР (14), СССР (28). Занявшие последние три места команды ФРГ, Польши и Италии закончили соревнования со значительно большим количеством штрафных очков (от 305 до 600).

Неудача постигла и обе советские команды в борьбе за «Серебряную вазу». Из-за штрафных очков, полученных Карнеевым (2) и Семиным (1), они заняли только восьмое и девятое места.

Большого успеха добились советские спортсмены в соревнованиях заводских команд. На мотоциклах ИЖ в классах 250 и 350 $см^3$ они завоевали две большие золотые медали ФИМ.

Из 286 стартовавших 228 (78,8 проц. участников) закончили многодневку, в том числе — 150 без штрафных очков.

Все советские спортсмены завершили дорожные и скоростные испытания. Тринадцать из семнадцати наших гонщиков награждены золотыми медалями ФИМ: В. Адоян, Ю. Васев, Л. Воронович, Ю. Дудорин, А. Егоров, Б. Иванов, Э. Крузе, Б. Мальчиков, В. Пылаев, Р. Решетникс, Н. Соколов, С. Старых и Е. Субботин. Серебряные медали получили А. Карнеев, В. Семин и Г. Чащипов, бронзовую — И. Григорьев.

На XXXV многодневке были представлены мотоциклы 43 марок — почти всех фирм Европы. Больше всего участников (64) стартовало на известных чехословацких мотоциклах «Ява» и «Чезет», завоевавших славу благодаря своей надежности и мощным двигателям. Австрийцы выступали главным образом на отечественных мотоциклах «Пух», гонщики ФРГ — на мотоциклах «Майко», итальянцы на «Каприоло».

В отличие от прежних лет очень мало спортсменов прибыло на некогда прославленных мотоциклах БМВ, БСА, «Матчлесс», «Триумф», «Жилера», «Гуцци», «Цюндап» и ДКВ.

Отрадно отметить успешное выступление на мотоциклах производства стран социалистического лагеря. Хорошо прошли тяжелые испытания шестидневки MZ и «Симсоны» (ГДР), болгарские «Балканы», польские мотороллеры и мотоциклы «Юнак» и ВЭМ.

Ни один советский мотоцикл марок ИЖ и К-175 не выбыл из соревнований, в то время как ряд иностранных гонщиков, выступавших на знаменитых ДКВ, НСУ, «Майко», «Пух», «Ариель», БСА, «Матчлесс» и «Каприоло», вынуждены были прекратить гонку.

Наши мотозаводы проделали большую работу по подготовке мотоциклов к столь ответственным соревнованиям. Однако необходимо еще больше совершенствовать конструкции мотоциклов, учитывая достижения современной техники и прежде всего добиваться повышения их скоростных показателей. У мотоциклов ИЖ следует также повысить устойчивость и долговечность двигателей.

XXXV международная шестидневка наглядно показала, что советские гонщики, сравнительно недавно вышедшие на международную арену, имеют все возможности для успешного выступления в многодневках ФИМ.

Б. ТРАММ,
член президиума ЦК ДОСААФ СССР.

Автомотоспорт в ГДР



ГЮНТЕР КЕМПФЕ,
редактор журнала
«Моторспорт»

Автомотоспорт в Германии культивируется не один десяток лет. Автомобили и мотоциклы еще не вышли из «младенческого возраста», а их уже стали применять в спортивных целях. Дельцы и предприниматели быстро поняли, что этот вид спорта может принести большие барыши. Поэтому на всей предвоенной истории автомотоспорта в капиталистической Германии лежит отпечаток ожесточенной конкуренции частных фирм и прежде всего концернов «Даймлер-Бенц» и «Ауто-Унион». Борьба эта была отмечена и людскими жертвами.

В 1938 году погиб известный гонщик Бернд Роземейер, который должен был вернуть рекорд скорости «Ауто-Униону». Его хозяевам было наплевать на то, что сильные порывы ветра создавали опасность для гонщика. Роземейер стартовал. Ветер сбросил автомобиль с дороги и похоронил спортсмена под обломками машины.

Многие другие гонщики разделили его судьбу. Этого требовали звериные законы капиталистической конкуренции.

Иным, благородным целям стал служить автомотоспорт в первом немецком рабоче-крестьянском государстве— Германской Демократической Республике. Здесь автомотоспорт — не рекламный щит конкурирующих фирм, не доходное предприятие. Он служит техническому прогрессу, воспитанию строителей миролюбивой демократической Германии.

Когда в 1945 году под мощными ударами победоносной Советской Армии рухнул фашистский райх, нам было еще не до мотогонок. Предстояло расчистить развалины, которые оставил в наследство нацизм, и начать строительство новой жизни без капиталистов и помещиков. Но вскоре мы снова получили возможность заниматься моторным спортом.

В настоящее время выпускаемые на заводе в Цшопау гоночные MZ являются лучшими двухтактными мотоциклами в мире. Они смогли даже затмить славу быстроходных итальянских четырехтактных машин. Сегодня спортсмены ГДР участвуют в мотокроссах на отечественных кроссовых мотоциклах «Симсон», завоевавших европейское признание. Совсем недавно спортсмены-автомобилисты доказали надежность автомобилей «Вартбург» и «Трабант» на первых международных авторалли «За мир и дружбу».

Автомотоспортом в Германской Демократической Республике руководит общегерманский союз моторного спорта (АДМВ), который входит в Международные федерации мотоциклетного и автомобильного спорта (ФИМ и ФИА). Руководители западногерманского мотоспорта не раз пытались подорвать наш международный престиж. Однако успехи спортсменов ГДР нанесли удар по этим раскольническим действиям.

Молодежь Германской Демократической Республики занимается мотоспортом в многочисленных территориальных клубах, на крупных предприятиях, в клубах национальной народной армии и народной полиции.

Наряду с АДМВ существует еще одна массовая организация, культивирующая мотоспорт. Это родственное ДОСААФ Общество «Спорт и техника» (ГСТ). Кроме того, на автомобильных и мотоциклетных предприятиях ГДР — мотоциклетных заводах в Цшопау и в Зуле, автомобильных заводах в Эйзенахе (выпускает «Вартбург») и «Заксенриг» в Цвикау (производит малолитражные «Трабанты») существуют спортивные группы, где заводские мотоспортсмены имеют возможность совершенствовать свое мастерство.

В крупнейшей из мотоспортивных организаций — Обществе «Спорт и техника» занимается почти 100 000 молодых людей. Патриотическое Общество ГДР предоставляет всем гражданам возможность научиться водить мотоцикл или автомобиль.

Общегерманский мотоспортивный союз (АДМВ) объединяет 20 000 членов. Они совершают туристические пробеги на автомобилях и мотоциклах, расширяют свои знания в области техники и правил уличного движения, активно участвуют в спортивной жизни.

В ГДР проводится много различных автомотосоревнований, но самыми популярными из них являются шоссейно-кольцевые гонки. Настоящее спортивное событие представляет собой ежегодно проводимый розыгрыш Большого приза ГДР на известной кольцевой трассе «Заксенринг» длиной 8,736 км. Эти соревнования собирают рекордное число зрителей — до 450 000 тыс. человек. Другой, не менее известной гоночной трассой является треугольник Шлейцер.

Для шоссейно-кольцевых соревнований часто используются ответвления автострады, имеющей два дорожных полотна. Ширина каждого из них — 7 метров, покрытие большей частью бетонное, реже —асфальтовое. Петля автострады в Берлау, ее ответвления близ Дрездена и Карл Маркс-Штадта образуют идеальные гоночные трассы.

Мотоциклы MZ выпускаются с одноцилиндровым двигателем (класс до 125 см^3, мощность 22 л. с.) и двухцилиндровым двигателем (класс до 250 см^3, мощность 36—40 л. с.). Несколько лет назад автомобильный завод в Эйзенахе изготовил небольшую партию спортивных автомобилей с рабочим объемом двигателя 1,5 л. Сейчас в ГДР наибольшее внимание уделяется автомобилям формулы «Юниор». При этом используются хорошо зарекомендовавшие себя трехцилиндровые двухтактные двигатели Вартбург, мощность которых для гоночных целей форсируется до 70 л. с.

Автомобильные гонки на «Заксенринге».



Многодневные мотосоревнования типа международных шестидневок проводятся в ГДР в течение многих лет. После того как наша мотоциклетная промышленность создала хорошие кроссовые мотоциклы, наши мотоспортсмены сталн догонять чехов. Второй год подряд крупнейшие в стране международные четырехдневные соревнования вынгрывает команда ГДР, оставляя на втором месте гонщиков Чехословакни. Наша национальная команда ежегодно участвует в нескольких международных многодневных соревнованиях.

За очень короткое время массу приверженцев завоевал в ГДР н мотокросс, без которого сегодня немыслима спортивная жизнь в стране. Правда, в этом внде соревнованнй нашнм гонщнкам еще не удалось достичь международного класса, но онн (н заводы!) прилагают все уснлня, чтобы лнквидировать это отставание.

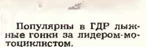
Относнтельно молодым вндом спорта являются в ГДР н автомобнльные раллн, хотя такне соревновання, как «Раллн Вартбург», получнли уже большое прнзнание. Мы надеемся, что н международные авторалли «За мнр н дружбу», которые станут теперь траднцнонными, будут способствовать успешному развнтию автоспорта.

Мотоспортнвный союз и Общество «Спорт и техника» особенно шнроко поддерживают такие соревноваиня, в которых может принять участие каждый автомобнлнст нли мотоцнклнст на собственной машнне. Это прежде всего — соревноваиия иа мастерство вождения и соревиоваиня, в которых участннки должны прибыть в указанный пункт, пользуясь картой н компасом. Такне доступные состязання позволяют прнвлечь к занятням моторным спортом рядовых авто- н мотолюбнтелей.

Как и во всех странах соцналнстнческого лагеря, в Германской Демократнческой Республике постоянно увеличивается прохзводство мопедов, мотороллеров, мотоциклов и легковых автомобилей. Все больше людей становится автомобнлнстамн и мотоцнклнстамн. Цель и задача мотоспорта в шнроком смысле и заключается в том, чтобы воспнтать из ннх хороших водителей. Из этой массы автомобилистов н мотоцнклнстов вырастают затем выдающнеся спортсмены, которые на национальных и международных соревнованнях демонстрнруют достнження автомотопромышленности ГДР, добнваются новых спортивных успехов во славу своей роднны.

Берлин.





Популярны в ГДР лыжные гонки за лидером-мотоциклистом.

Эта игра мотогонщиков называется «охота на лисицу». На спине одного спортсмена — платок. Другие стараются его сорвать.

КРОССОВЫЙ MZ

ГОНОЧНЫЕ МОТОЦИКЛЫ:



MZ-125

MZ-250

Экспедиция Ганзелки и Зикмунда

Р. ВИТ и О. ХАЛУПА

Поездка по Стамбулу является, бесспорно, большой авантюрой. В Турции дисциплина уличного движения вообще не высока, но то, что происходит в Стамбуле, не имеет себе равного. Езда здесь прямо-таки пиратская, дикая. Движение в городе исключительно интенсивное, особенно во внутренних кварталах, а чтобы переехать через Галатский мост, шофер должен быть просто нахалом.

В первый день мы такими, конечно, не были. Мы долго стояли на перекрестке и ждали, пока нас пропустят. Но таким образом в Турции далеко не уедешь. Правом преимущественного проезда здесь пользуются более наглые и быстрые. Указателей поворота шоферы не признают, даже полиция не принимает их во внимание. Каждый едет до момента поворота, затем быстро высовывает руку, пальцем показывая направление, куда он хочет повернуть. И уже не ждет. Каждый заботится только о том, что делается впереди. Кто врезался в автомобиль сзади, тот и виноват — должен был притормозить. Многие наши автомобилисты поседели бы, попав на улицы Царьграда.

Часто используют клаксон. Гудят беспрерывно — в качестве приветствия, в знак благодарности, если шофер едущего впереди автомобиля посторонился и дал обогнать, а иной раз и просто так. Постоянные гудки сливаются в неописуемую какафонию. Вот едет мимо нас тяжелый грузовой автомобиль с прекрасно настроенным звуковым сигналом, затем легковой «Форд», который исполняет чуть ли не настоящую мелодию, и вдруг испуганно вздрагиваем, когда мимо проносится двухтонка, ревущая, как разъяренный бык. Мы тоже постепенно приспосабливаемся к обстановке, приобретаем новые привычки: здороваемся с едущими навстречу, благодарим тех, кого обгоняем. И только от этого сильного завывающего рева двухтонки нам еще долгое время не по себе.

Так же, как и клаксон, делом чести каждого турецкого шофера является световое оформление. Движение вечером представляет собой веселое зрелище, особенно в городах, где, кроме уличных фонарей, сияют еще целые гирлянды белых и цветных лампочек, искусно собранных в световые орнаменты. На левом крыле такси установлены высокие шесты, это не антенны, а целые флагштоки, увешанные маленькими лампочками не менее трех цветов. Но вот стоп-сигнал и задний свет часто не горят.

По Стамбулу выгоднее ездить на тяжелом автомобиле. Стоит только нашим «Татрам» высунуть из какой-нибудь боковой улочки свой нос, как легковые автомобили шарахаются в сторону и пропускают нас. Через несколько дней мы уже чувствуем себя здесь почти как дома, и со смехом представляем себе, как бы мы подобным образом ехали у себя в Праге по Вацлавской площади или вокруг Пороховой башни!

ПОСЛЕДНИЙ КУСОЧЕК ЕВРОПЫ

Когда проезжаешь город, кажется, что здесь не прекращаются строительные работы; сносятся целые улицы и кварталы города. Вместо них быстро вырастают новые проспекты и площади. Возводятся высокие жилые дома в легком южном стиле: белые, цветные, пестрые. Они хорошо оборудованы, здесь живут богатые люди. А тысячи бедняков вынуждены переселяться отсюда на окраины и жить в старых домах и даже в простых палатках. Город украшают, обновляют, но это приносит много страданий неимущим его гражданам.

Ориентироваться в Стамбуле очень просто, разделение города проливом все очень облегчает. Легко ориентироваться также и по мечетям и минаретам, которые на десятки метров возвышаются над всем окружающим. Тот, кто знает башни Ени-Джами, Сулейман-Джами, Галатскую башню и башню Баязиде, никогда не заблудится в Стамбуле.

Вечерняя поездка по асфальтированным дорогам вокруг Босфора и Золотого Рога волшебна. Тут много загородных ресторанов, чистых, гостеприимных и таких тихих, что слышен легкий шум Босфора, или очень шумных. Турецкая кухня наполняет влажный субтропический вечер ароматами шашлыков, а близость пристани приправляет их очень тонким запахом корицы. Да, мы на Босфоре, а завтра или послезавтра наши колеса побегут по азиатскому материку. От Азии нас отделяет только узкая ленточка морского пролива.

НА АЗИАТСКОМ МАТЕРИКЕ

В послеобеденные часы на переправе в Бейоглу очень многолюдно. Между Европой и Азией имеется оживленное автомобильное сообщение. На обеих сторонах автомобили становятся в очередь и терпеливо ожидают прибытия огромных плавучих паромов, которые в течение нескольких минут доставляют их с одного континента на другой. Эти паромы — большие корабли без трюма, с очень просторной палубой. Автомобили заезжают на них в два потока, отделенные друг от друга несущей конструкцией первого этажа и капитанского мостика. В каждом потоке автомобили стоят, в свою очередь, еще в два ряда, так что всего образуется 4 колонны. За один раз перевозится около 40 автомобилей.

Паром почти всегда заполнен людьми и автомобилями. Переправа совершается непрерывно, один паром причаливает, другой — отплывает.

Колеса «Татр» коснулись палубы парома, когда спидометры показывали 4376 км от Праги. Было 15.00 по турецкому времени. Вот раздался корабельный свисток и мощно заработали винты. За кормой появилась белая пена, вода завилась в спирали, и паром двинулся к противоположному берегу. Быстро приближаются дома Ускюдара, а Галатский мост становится все меньше и меньше. Переправа продолжается немногим больше 10 минут. Мысли снова возвращаются к удаляющейся родине, и Босфор в данный момент кажется нам не только воображаемой географической линией, разделяющей два континента. Возникает ощущение, будто он разделяет два разных мира, и мы вступаем в новую жизнь. Но на другой стороне та же Турция. Та же речь и одежда, те же кричащие рекламы.

Судно пристает, автомобили выезжают один за другим и останавливаются на площади перед Ускюдарской пристанью. Итак, мы в Азии. Немного неуверенно прогуливаемся по улице, как будто бы на нас написано, что мы с другой стороны. Это чувство не ослабевает, когда мы вновь садимся в машины и оказываемся на первом участке нашего пути. Азия жарко дышит нам в лицо, ртуть в термометре переползла за 31° в тени, воздух душный и липкий, насыщенный водяными парами.

Уже первые взгляды вокруг убеждают, что находишься в другой части све-

Продолжение. См. «За рулем» № 1, 2, 4, 6, 7, 8, 10



та. Это континент желто-коричневый, сероватый, выжженный солнцем, горячий вокруг дорог и голубой, душный и влажный у измитской морской бухты. За Ускюдаром нас ждет прекрасный, совершенно новый асфальт, и «Татры» развивают здесь максимальную скорость. Дорога ведет на Измит.

Первый лагерь в Азии мы разбили на берегу моря в пяти километрах от Измита. Автомобили стоят возле дамбы, к которой привязана рыбацкая лодка. Быстро варим крепкий чай и открываем несколько банок консервов. Прыжок в морской залив, чтобы освежиться перед азиатской ночью. Но уснуть удается не сразу. Тому виной не жара, не духота и влажный воздух, а глубокое волнение, овладевшее сегодня всеми. Что ожидает нас в Азии?

ДОРОЖНЫЙ РЕКОРД

На следующий день мы прошли 433 километра. Дорога была не из лучших. Асфальт чередовался с пыльной неровной дорогой, хорошие участки дороги за Измитом и Бурсой — с холмистой пересеченной местностью, полной поворотов и подъемов. Местность вокруг с каждой минутой также меняет свое лицо. Полустепь и малоплодородные, бедные крохотные поля с редкими посевами хлебов к низкими подсолнечниками время от времени сменяются скалистыми и горными участками, поросшими приморской сосной. Температура достигает +40°С. В кабине еще жарче — при закрытых дверях термометр показывает 45°.

Но, несмотря на жаркую погоду и неважную дорогу, мы продолжаем движение по турецкой земле с довольно высокой средней скоростью. Для этого есть причины. В городах Измит, Бурса и Балыкесир движение регулируют патрули военной полиции. Останавливаться здесь нельзя. Много раз проезжаем по территории военных складов...

Обращает на себя внимание контраст между примитивным способом обработки полей и обмолота зерна и передовой техникой дорожного строительства, как и различие между глиняными домиками турецких деревень и современными жилыми домами турецких городов. Лишь в конце дня встречаем турецкий город, каким он был в наших представлениях. Это город Мустафа-Кемальпаша. Низкие, прилепившиеся друг к другу домики, узкие улочки и пестрые базары, неровная мостовая и запах маленьких трактирчиков. Неизвестно, как удалось нашим автомобилям снова выбраться из этой путаницы базаров, лавчонок и узких улочек, кишащих людьми, на дорогу, ведущую дальше. Нет времени ни на варку пищи, ни на отдых. Быстро закусываем в маленьком ресторанчике в Бурсе, а вечером мы уже в Бурхание.

В течение всего пути нас сопровождает малозаметный джип; мы к нему уже почти привыкли. Иногда останавливаемся, чтобы он ушел вперед, но где-нибудь за углом он нас снова ждет. Так мы некоторое время играем в салки. Останавливаемся на ночлег уже глубокой ночью у большого водоема, в который впадают сразу три источника. Вокруг тихо и пусто.

(Продолжение следует)

СПОРТ ЗА РУБЕЖОМ

НОВЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕКОРДЫ

Итальянский гонщик Маглиоли предпринял недавно попытку побить мировой рекорд скорости на дистанции 1000 км. Попытка эта не удалась, так как автомобиль «Абарт» (с рабочим объемом цилиндров двигателя до 750 см³) вышел из строя после трех часов гонки. Однако за это время Маглиоли удалось побить несколько международных рекордов в классе G.

Дистанцию 100 миль он прошел за 45.24,2 со скоростью 212,716 км/час; 200 километров — за 56.13,4 со скоростью 213,434 км/час; 200 миль — за 1:29.54,2 со скоростью 214,809 км/час.

За 1 час гонки Маглиоли прошел 213,6 километра.

Все эти результаты являются новыми международными рекордами скорости для автомобилей класса G.

*

Восемь новых рекордов скорости для мотоциклов класса 75 см³, 100 см³, 125 см³ и 175 см³ установил французский гонщик Жорж Монцере, выступавший на мотоцикле Ченато с рабочим объемом цилиндров двигателя 75 см³. Он прошел дистанцию 1000 км за 8:47.20.0 со скоростью 113,8 км/час. За 6 часов гонки Монцере прошел дистанцию 690,427 км (средняя скорость — 115,07 км/час), за 12 часов — 1359,6 (средняя скорость 113,30 км/час), за 24 часа — 2572,2 км (средняя скорость 107,17 км/час).

Эти результаты являются новыми международными рекордами в классе 75 см³ (все четыре), в классе 100 см³ (12 и 24 часа), в классе 125 см³ (24 часа) и в классе 175 см³ (24 часа). Побитые Монцере рекорды принадлежали итальянским гонщикам Руффо (мотоцикл «Гуцци-75»), Сайки (мотоцикл «Мотом-50») и Массерини (мотоцикл «Ламбретта-125»). За исключением рекорда в 24-часовой гонке, установленного на мотоцикле «Мотом» в 1958 году, все остальные побитые Монцере рекорды держались с 1949 и 1950 годов.

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО МОТОКРОССУ

Гонками по пересеченной местности в Лейхлингене (ФРГ) закончился розыгрыш чемпионата Европы по мотокроссу, состоявший из двенадцати международных соревнований на мотоциклах с рабочим объемом цилиндров двигателя до 250 см³.

Лидирующий в чемпионате англичанин Дэвид Биккерс имел перед этой гонкой на 5 очков больше, чем его ближайший конкурент Смит; для того чтобы обеспечить звание чемпиона Европы Д. Биккерсу достаточно было занять призовое место, но он активно боролся за победу и выиграл гонку. Упорное сопротивление Биккерсу оказал чехословацкий спортсмен М. Соучек, занявший второе место, впереди Далена (Швеция), Шпехта и Бетцельбахера (ФРГ). Этим успехом Соучек обеспечил себе выход на третье место в общем зачете чемпионата; у него стало 26 очков, т. е. на очко больше, чем у шведов Рикардссона и Далена, а также у англичанина Ламкина, набравших 25 очков.

Новый чемпион Европы Д. Биккерс набрал 48 очков. Его соотечественник Джефри Смит, занявший второе место, имеет 35 очков. Бывший чемпион Европы Я. Чижек остался на этот раз на восьмом месте.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГАРЕВОЙ ДОРОЖКЕ

Чемпионат Европы, являющийся полуфиналом в розыгрыше первенства мира по гонкам на гаревой дорожке, закончился победой польского спортсмена Мариана Кайзера, набравшего 14 очков и оставившего позади себя бывшего чемпиона мира шведа Ове Фундина (13 очков) и прошлогоднего чемпиона Европы немца Гофмейера (10 очков). Кроме трех названных спортсменов, еще трое (поляки Квочало и Жито, швед Сермандер) участвовали в финальных заездах на первенство мира.

В этих заездах, состоявшихся в Лондоне, они встретились с четырьмя австралийцами, тремя новозеландцами и тремя англичанами, победившими в других зональных полуфиналах.

Борьба была напряженной. После двадцати заездов наибольшее число очков (по 14) набрали прошлогодний чемпион мира Рони Мур (Новая Зеландия) и экс-чемпионы мира Ове Фундин (Швеция) и Питер Крэвен (Англия). Именно эти три лидера и встретились в решающем заезде, который принес победу отлично стартовавшему Ове Фундину. Чемпион Европы Мариан Кайзер выступал неудачно, заняв последнее место.

Командное первенство мира по гонкам на гаревой дорожке было разыграно в Гетеборге (Швеция). Победу одержала шведская команда, на втором месте англичане, а команды Чехословакии и Польши заняли третье и четвертое места.

По следам наших выступлений

«Картинг. Новая разновидность автомобильного спорта».

Так называлась опубликованная в журнале «За рулем» № 8 статья, в которой автор обращал внимание Автомобильного комитета ФАМС СССР на необходимость определить пути развития картинга в нашей стране.

Ответственный секретарь ФАМС СССР В. Маржецкий сообщил, что Федерация автомотоспорта приняла специальное решение о развитии нового вида автомобильного спорта. В классификацию автомобилей на 1961 год выделена новая VI формула (автомобили типа го-карт).

Создана комиссия по го-картам, которой поручено разработать правила проведения соревнований, положение о соревнованиях на этих машинах в 1961 году, технические условия на го-карты и т. д. Центральный, Московский и Мытищинский автомотоклубы приступили к изготовлению первых го-картов (с двигателями К-175) на базе агрегатов мотоколяски.

Достигнута договоренность с Госпланом СССР об изготовлении 100 го-картов на Серпуховском мотозаводе.

Разработан рабочий проект го-карта, который после рассмотрения будет рекомендован ведущим автомотоклубам и добровольным спортивным обществам для постройки автомобилей своими силами.

Изучаются возможности производства деталей, агрегатов и запасных частей на заводах страны. Продолжается сбор материалов из-за рубежа по конструкциям и производству го-картов, подготовке трасс, проведению соревнований.

В Центральном, Московском, Ленинградском, Эстонском, Грузинском автомотоклубах и ЦСК МО обсуждены вопросы развития картинга.

НОВЫЕ МАСТЕРА

В феврале — июне 1960 года группе спортсменов мотоциклистов и автомобилистов было присвоено звание мастера спорта.

ПО МОТОЦИКЛЕТНОМУ СПОРТУ

Р. С. Абдрахимову (ДОСААФ, Иркутск), И. М. Аввакумову («Буревестник», Москва), Р. М. Агоеву («Буревестник», Нальчик), К. Г. Акритиди («Труд», Орджоникидзе), Р. Я. Араберису («Даугава», Рига), И. Д. Артемову («Динамо» Москва), Н. П. Барановскому (ДОСААФ, Иркутск), А. В. Безсонову (Советская Армия), Г. П. Беленькову (ДОСААФ, Свердловск). И. Х. Беиькису («Даугава», Рига), А. П. Берберашвили (ДОСААФ, Грозный), И. В. Богатовой (ДОСААФ, Харьков), Р. С. Богданову (ДОСААФ, Владивосток), К. И. Ваадерпассу (ДОСААФ, Таллин), Р. Л. Валееву (ДОСААФ, Баку), В. П. Видлоге («Авангард», Одесса), В. В. Воловикову (ДОСААФ, Иркутск), К. Н. Востряковой (ДОСААФ, Ленинград), В. Д. Гарбань («Авангард», Харьков), Е. В. Гапанюку («Трудовые резервы», Москва), М. И. Глазе (ДОСААФ, Таллин), Ю. С. Гончарову (ДОСААФ, Бийск), Б. Д. Горбунову (ДОСААФ, Ростов-на-Дону), А. С. Грязеву («Буревестник», Москва), Б. Н. Дресвянникову (Советская Армия), П. П. Дудиньшу («Даугава», Рига), В. А. Ефимову («Трудовые резервы», Ленинград), В. И. Зарубину («Трудовые резервы», Ленинград), В. И. Землякову (ДОСААФ, Иркутск), В. Н. Зефирову (Советская Армия), Г. В. Зиборову (Советская Армия), В. Ф. Золину (Советская Армия), Ю. Н. Иванову («Труд», Ижевск), А. И. Искачеву (Советская Армия) В. В. Каваляускасу (ДОСААФ, Вильнюс), З. Я. Калькису (Советская Армия), Н. М. Карнову (ДОСААФ, Москва), В. П. Ковалеву (Советская Армия), А. Я. Клявиньшу («Даугава», Рига), Е. И. Коваленко (ДОСААФ, Сталинск), Б. Е. Котину (ДОСААФ, Кемерово), В. А. Корнейчуку («Трудовые резервы», Харьков), Н. С. Кривобоку (ДОСААФ, Полтава), В. А. Крижевичу («Авангард», Полтава), М. Л. Кужелеву (Советская Армия), К. Б. Куликову (ДОСААФ, Иркутск), А. О. Кырве («Трудовые резервы», Таллин), К. С. Лалаяну («Буревестник», Нальчик), Я. Я. Липиньшу (ДОСААФ, Рига), В. Д. Лукину (ДОСААФ, Свердловск), Е. Б. Лукьянову (ДОСААФ, Фрунзе), И. И. Лукьянчикову («Динамо», Москва), Н. Б. Мазурову («Труд», Ирбит), Ж. П. Мазуровой (Советская Армия), В. И. Медведеву («Буревестник», Москва), Г. Т. Медкову (ДОСААФ, Краснодон), Ю. М. Мельхову (Советская Армия), В. М. Михайлову (ДОСААФ, Ашхабад). А. А. Нагапетяну (ДОСААФ, Ленинакан). Л. Ж. Озолиньшу (Советская Армия), И. К. Озолс (Советская Армия), А. Г. Осауленко («Труд», Пятигорск), Р. А. Осис (ДОСААФ, Рига), В. В. Очеповскому («Красное Знамя», Минск), В. П. Панченко (Советская Армия), Е. А. Плотникову («Трудовые резервы», Москва), В. В. Пчелинцеву (ДОСААФ, Грозный), В. Л. Рольскис (ДОСААФ, Каунас), Ю. И. Романенко (ДОСААФ, Грозный), А. Г. Рыльскому (Советская Армия). Г. П. Севостьянову (ДОСААФ, Ленинград), П. К. Скегур (ДОССАФ, Фрунзе), Ю. П. Соловьеву (ДОССАФ, Орджоникидзе), В. Н. Стрельникову (ДОСААФ, Сталинабад), У. В. Томсону (Советская Армия), Р. А. Топчиеву (Советская Армия), Э. Я. Уитера («Йыуд», Абья, Эст. ССР), Б. Г. Фейдману (Советская Армия), Ю. Г. Федорову (ДОСААФ, Гомель), А. Н. Федюрину (ДОСААФ, Баку), К. И. Францеву (ДОСААФ, Курск), В. И. Цыканову (ДОСААФ, Михайловский), С. И. Шамсутдинову (ДОСААФ, Ташкент), М. А. Щербакову (ДОСААФ, Нижний Тагил).

ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ СПОРТУ

У. Х. Аава («Калев», Таллин), А. Г. Арутюняну (ДОСААФ, Ереван), М. С. Белогубцеву (Советская Армия), Ш. Г. Зардиашвили («Гантиади», Тбилиси), Г. А. Зинину («Труд», Ленинград), А. Г. Иваненко (Советская Армия), М. С. Ковалеву (Советская Армия). В. С. Марейкину («Труд», Ленинград), Ш. Ш. Мамрикишвили («Гантиади», Тбилиси), А. А. Овсепяну (ДОСААФ, Ереван), В. А. Паасику («Калев», Таллин).

ЧИТАТЕЛИ *предлагают*

ИЗМЕРИТЕЛЬ УРОВНЯ ТОПЛИВА

Все мотоциклисты, совершающие дальние поездки на мотоциклах с двухтактным двигателем, хорошо знают, как трудно бывает в дороге составить горючую смесь из бензина и масла в нужной пропорции.

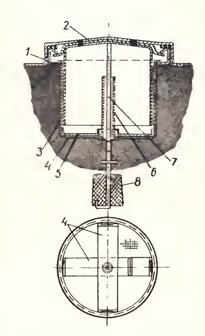
Мотоциклетные заводы не выпускают специального измерителя уровня топлива и часто мотоциклистам приходится «на глазок» доливать масло в бак. В результате не удается получить горючую смесь требуемого состава, что приводит к образованию значительного нагара на стенках камеры сгорания и днище поршня, а порой и к преждевременному износу двигателя.

Нами сконструировано приспособление для измерения уровня топлива в баке. С помощью его можно правильно составлять горючую смесь в любых дорожных условиях.

Измеритель уровня топлива с фильтром очень прост по своей конструкции (см. рисунок) и не нуждается в специальном описании. Его может изготовить каждый мотоциклист. Эффект же от установки этого приспособления весьма велик. На нашем мотоцикле М-1М выпуска 1952 года была произведена первая замена поршневых колец только после пробега в 8000 километров, тогда как завод рекомендует менять поршневые кольца после 3000 км.

Л. МАЗАЛОВ.

Минск.



1 — горловина топливного бака, 2 — крышка бака с масломерным стаканом, 3 — корпус фильтра, 4 — крестовина направляющей трубки, 5 — сетка фильтра, 6 — направляющая трубка, 7 — измерительный стержень, 8 — поплавок-пробка

УЛУЧШИТЬ ОБСЛУЖИВАНИЕ МОТОЦИКЛИСТОВ

Как-то летом по дороге из Харькова в Москву случилось мне обратиться за помощью на Мценскую станцию техобслуживания. Работник станции, даже не взглянув в мою сторону, отрезал: «Мотоциклы не обслуживаем». Такое отношение к мотоциклам вы встретите повсюду.

Заправить автомобиль можно в любой бензоколонке, но попробуйте заправить мотоцикл. Посуды для приготовления смеси нет и ее либо приходится возить с собой, либо ожидать шофера, который разрешит воспользоваться своим ведром. А как быть с лейкой? Ее тоже надо возить с собой.

В нашей стране сотни тысяч мотоциклистов, и настала пора позаботиться о них. При станциях техобслуживания надо организовать специальные отделения для мотоциклов, оборудовать их необходимым инструментом и приспособлениями.

Необходимо, чтобы на бензоколонках был инвентарь для заправки мотоциклов — одно-два ведра (емкостью 8—10 литров) со сливными носками, мерная посуда для масла и лейки с сетчатым фильтром.

Все это не потребует капитальных затрат, но избавит мотоциклистов от многих неудобств.

И еще одно предложение.

Тысячи мототуристов ежегодно отправляются в дальние поездки. Скарб мотоциклиста не велик. При желании его можно разместить в рюкзаке. Хуже, когда вы решили путешествовать с пассажиром. Вам придется один рюкзак делить на двоих и испытывать много неудобств из-за отсутствия необходимых в пути вещей. А ведь этого можно легко избежать, если иметь багажник.

Почему наши мотозаводы не подумают об этом? Компактный складной багажник для мотоцикла-одиночки очень нужен.

Г. ПИВЕНЬ.

Харьков.

ПОПРАВКА

В № 8 в статье «Вот они, резервы мощности!» допущены неточности. Вместо «в полостях... Д (0,7—0,8)» следует читать «в плоскостях... Д (0,07—0,08)».

Внутренний диаметр распылителя карбюратора К 28-Б должен быть не 2,2 мм, а 2,7 мм.

МАЛО КНИГ О МОТОЦИКЛАХ

Я уже ряд лет преподаю на вечерних курсах по подготовке водителей мотоциклов, и потому не только как мотолюбитель, но и как преподаватель особенно явственно ощущаю, что у нас до сих пор нет необходимого количества хороших учебников и справочников по мотоциклам.

Прежде всего явно недостаточны тиражи той литературы по мотоциклам, которую выпускают издательства ДОСААФ, «Физкультура и спорт», «Машгиз» и другие. Такие нужные и полезные книги, как «Учебник начинающего мотоциклиста» В. В. Швайковского и «Мотоциклы» А. В. Серова и В. В. Швайковского изданы тиражом всего в сто тысяч экземпляров. Не менее популярные среди мотолюбителей пособия М. Г. Гинцбурга «Мотоциклы», И. М. Серякова «Книга юного мотоциклиста», А. Т. Волкова и К. И. Шувалова «Мотороллеры» имеют тиражи всего по 25 тысяч. В нашей стране миллионы мотолюбителей, и такие тиражи являются для них буквально «каплей в море». Не случайно книгопродавцы, которые нередко жалуются на избыток на складах различного рода «неходовых» книг, никогда не отказываются от мотоциклетной литературы, имеющей постоянный и неизменный спрос.

К слову сказать, справочников по мотоциклам у нас вообще почти не выпускается. Десять лет назад тиражом в 8,5 тысяч экземпляров (!) был издан «Атлас конструкций советских мотоциклов» Я. Э. Малаховского и Л. В. Зубкова. Стоит ли говорить, что необходимо срочно переиздать эту полезную работу массовым тиражом, дополнив ее описанием тех новых моделей и конструкций, которые вошли в обиход в течение десятилетия, минувшего со времени первого издания. В дальнейшем целесообразно было бы по каждой новой модели выпускать приложение к «Атласу». Мне кажется, что распространение «Атласа» и приложений к нему следует проводить по подписке.

Очень странно, что до сих пор не выпущено ни одного методического пособия для преподавателей мотокурсов. А ведь я не ошибусь, если скажу, что у нас в стране их насчитывается много тысяч, они есть буквально в каждом поселке, в каждом городе. Преподавание же на курсах ведется «стихийно», без единой системы, без единого метода; обучение проходит так, как подсказывает инструктору его личный опыт. Я убежден, что этот досадный пробел в самое ближайшее время должен быть ликвидирован. Опытные преподаватели, которые живут и работают в различных уголках нашей страны, вполне могут разработать хорошее методическое руководство для инструкторов мотоциклетных курсов. На мой взгляд, будет весьма полезным, если, например, издательство ДОСААФ объявит конкурс на лучшее методическое пособие для преподавателей мотокурсов.

Хочется высказать еще один упрек. Он касается уже не тиражей, а качества и «оперативности» выпускаемой литературы, которая весьма отстает от жизни. Так в книге М. Г. Гинцбурга «Мотоциклы», изданной в 1959 году, приведены лишь технические характеристики таких машин, как ИЖ-56, М-61, М-52, К-175 и К-58. А читатели хотели бы познакомиться с конструктивными особенностями этих мотоциклов, которые уже давно и в больших количествах ходят по дорогам страны. Но нужной литературы пока нет.

Характерно, что почти во всех книгах по мотоциклам повторяются одни и те же чертежи, иллюстрации и рисунки. Главное же — они относятся к мотоциклам устаревших моделей — М-72, ИЖ-350, К-125 и др. А нынешнего читателя чаще всего интересует, как выглядят отдельные узлы двигателя, силовой передачи и ходовой части новых мотоциклов ИЖ-56, К-175, М-52, М-61 и т. д.

Вообще для того, чтобы мотолюбители своевременно могли ознакомиться с конструкциями отдельных машин, лучше всего наладить выпуск брошюр, посвященных каждой новой конструкции. Однако такой «почет» пока был оказан лишь мотоциклу М-72.

Для повышения качества издаваемых книг и увеличения их наименований, по-моему, необходимо на ближайшие несколько лет разработать тематический план по выпуску мотоциклетной литературы. С этим планом следует широко познакомить работников мотоциклетной промышленности, конструкторских бюро и учебно-курсовой сети, спортсменов и тренеров. Их нужно также привлечь к созданию учебников, руководств, методических пособий и других научно-технических книг.

В постановлении Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по увеличению производства, расширению ассортимента и улучшению качества товаров культурно-бытового назначения и хозяйственного обихода» предусмотрен значительный рост выпуска мотоциклов, мотороллеров, мопедов. Почему же до сих пор отстает выпуск мотоциклетной литературы? Нашим издательствам нужно как можно скорее восполнить этот существенный пробел.

Артем,
Приморский край.

Н. МИЩЕНКОВ,
преподаватель мотокурсов.

По следам неопубликованных писем

Читательница нашего журнала Р. Идырова обратилась в редакцию с жалобой на начальника Пржевальской грузовой автобазы Д. Бообекова, который, не имея на то оснований, уволил ее с работы.

В своем ответе редакции председатель республиканского комитета профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог тов. Балашов сообщил, что факты указанные в письме подтвердились: Бообеков действительно нарушил трудовое законодательство.

Р. Идырова восстановлена на работе.

В городе Усть-Каменогорском Казахской ССР не было специализированного магазина по продаже частей к автомобилям, мотороллерам и велосипедам. Не была организована и торговля бензином. Об этом написал в редакцию читатель нашего журнала т. Эрдман. Редакция направила это письмо для принятия мер в ЦК КП Казахстана.

В своем ответе зав. отделом торгово-финансовых и плановых органов ЦК КП Казахстана т. Джимбаев сообщил, что специализированный магазин будет открыт в ближайшее время, а торговля бензином уже организована.



По страницам зарубежных журналов

СПРИНТЕР ИЛИ АВТОМОБИЛЬ!

В дни Олимпийских игр нынешнего года в редакцию журнала «Иллюстриртер Мотоспорт» (ГДР) позвонил по телефону читатель и, сообщив о споре, возникшем среди группы рабочих Берлинского кабельного завода, настоятельно попросил ответить на волнующий всех вопрос:

— Может ли автомобиль, либо мотоцикл пройти 100-метровую дистанцию быстрее, чем Армин Хари, т. е. быстрее, чем за 10,0 секунд?

Этот вопрос не застал врасплох редакцию и она опубликовала на страницах своего журнала занятные выкладки, которые здесь приводятся.

«Когда спринтер проходит 100 метров за 10 секунд, то для нас, представителей технических видов спорта, такая скорость представляется, разумеется, мизерной. Ведь это всего лишь 36 км/час. Но не спешите с выводами. Дело в том, что спринтер проходит дистанцию со стартом с места. Если учесть это, то дело значительно осложняется. Чтобы пройти 100 метров за 10 секунд, необходимо ускорение в 2 м/сек²; для этого требуется мощность двигателя, которая редко встречается на легковых автомобилях. Расчеты показывают, что автомобиль, проходящий со стартом с места 100 метров за 10 секунд, должен иметь технические параметры, значительно лучшие, чем характерные для современного этапа его развития.

В соревновании хорошего спринтера с автомобилем на дистанции 100 метров автомобиль практически не имел бы никаких шансов. Иное дело — мотоциклы. Здесь, правда, шансы тоже появляются лишь у машин с рабочим объемом двигателя более 250 см³, так как при меньших кубатурах трудно обеспечить необходимую динамику разгона. Но уже на «Яве-350» вполне можно рассчитывать на успех.

СКАНДАЛ В ДИРЕКЦИИ «КРАЙСЛЕР»

Американская газета «Нью-Йорк Таймс», а также журнал «Лайф» подробно рецензируют вышедшую недавно книгу известного журналиста Фрэнка Гибнея «Операторы», в которой рассказывается, в частности, о скандале, разыгравшемся в «высоких сферах» крупного американского бизнеса, а именно — в дирекции концерна «Крайслер» — одного из трех столпов современного американского автомобилестроения.

Генеральный директор этого концерна Вильям Ньюберг, проработав на своем посту 64 дня, был внезапно уволен, как говорится, «без выходного пособия». При разборе дела выяснилось, что Ньюбергу не могут быть предъявлены никакие юридические обвинения; речь шла лишь о некоторых нарушениях «этических норм» американского бизнеса.

Что же совершил «неэтичный» генеральный директор? Об этом ничего не говорится. Известно только, что Ньюберг сам предложил возвратить концерну круглую сумму в 450 000 долларов, если... будет изменена формулировка причины увольнения, а именно, если ув[illegible] не будет облечено в форму [illegible] свобо[illegible] от должности по собствен[illegible] жел[illegible]

Так и было сделано. [illegible] а[illegible]щий концерна после этог[illegible] ег[illegible] ул[illegible] из кармана почти полм[illegible]ли[illegible] а[illegible]ров, которые он столь [illegible] ед[illegible] тем присвоил.

Характерный эпизод! [illegible] а[illegible]питалистический грабеж [illegible] э[illegible]ненной нормой общества, не [illegible] юридических оснований для привл[illegible]ения Ньюберга к ответственности. Его лишь пожурили за «нарушение этики».



ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

ДЖЕК БРЭБХЕМ СНОВА ЧЕМПИОН МИРА

Гонки на Большой приз Португалии неожиданно приобрели особое значение в связи с создавшимся турнирным положением претендентов на первенство мира. Австралийцу Джеку Брэбхему было достаточно выиграть эту гонку, чтобы стать недосягаемым для своего ближайшего конкурента Мак-Ларена. В то же время считалось невероятным, что выиграет Брэбхем, поскольку эта была бы его пятая победа подряд: такого результата в розыгрыше первенства мира с его исключительно сильным составом участников не достигал никогда даже знаменитый Фанхио. Большой интерес вызывало также и то, что к старту был заявлен поправившийся после тяжелой аварии Стирлинг Мосс.

О «серьезных намерениях» участников чемпионата свидетельствовало то, что уже на контрольных заездах 11 из 16 заявленных к старту гонщиков побили рекорд трассы, установленный бывшим чемпионом мира Гауторном в 1958 году. Лучшее время (180 км/час) показал Джон Сюртиз, являющийся, как известно, чемпионом мира по мотоциклетным гонкам в классах 350 и 500 см³.

Гонку повел американец Дан Гурней, за которым следовали Стирлинг Мосс и Джон Сюртиз. Чемпион мира Брэбхем, потерпевший аварию сразу после старта, быстро пришел в себя и продолжал гонку на восьмом месте. Трипс, налетевший на столб (защищенный соломенными мешками), задержался у боксов для ремонта автомобиля, а Бонйер и Айрленд остались там уже в качестве зрителей (из-за неисправностей в двигателях). Вскоре к ним присоединился и Грэхем Хилл, в автомобиле которого вышла из строя коробка передач, а на 12 круге к боксам неожиданно подъехал сам лидер гонки Гурней. Правда, он ненадолго задержался здесь и продолжал гонку, но все же сошел впоследствии (на 27 круге) из-за поломки клапана.

На 13 круге началась интересная спортивная дуэль между двумя знаменитостями — многократным чемпионом мира по мотоциклетным гонкам Джоном Сюртизом и Стирлингом Моссом, который считается лучшим в мире автомобильным гонщиком. Сюртиз с честью выдержал это испытание, не уступив Моссу лидерства; впрочем, на 20 круге Мосс был вынужден задержаться у боксов, после чего гонщики шли в следующем порядке: Сюртиз, за ним, с отрывом в шесть секунд, Филипп Хилл, третьим (с отрывом 8 секунд) Джек Брэбхем и далее Мак-Ларен, Брукс, Кларк, Мосс, Гендебьен и Грегори.

В течение десяти кругов Сюртиз не уступил своим преследователям ни одного выигранного метра, продолжая лидировать с тем же отрывом в 6 секунд. Тем временем между Хиллом и Брэбхемом развернулась ожесточенная борьба за второе место; Брэбхем, который на 25 круге приблизился к Хиллу, а на 27 круге уверенно его обогнал, был вынужден на 29 круге вновь вернуться на третье место, но вскоре снова стал вторым, так как Хилл сошел из-за неисправности сцепления.

Отрыв Сюртиза от Брэбхема после 38 кругов составлял 15 секунд и в победе англичанина мало кто сомневался. Но вскоре и в автомобиле Сюртиза обнаружилась неисправность. В итоге Брэбхем финишировал на своем «Купере» первым, а через минуту после него закончил дистанцию Брюс Мак-Ларен.

Время победителя (на дистанции 407,3 км) равно 2 : 19.04,3, что соответствует скорости 175,9 км/час. Мак-Ларен прошел дистанцию со скоростью 174,6 км/час.

Эти два гонщика фактически не досягаемы теперь для остальных участников розыгрыша первенства мира и заслуженно делят между собой большой успех в чемпионате 1960 года — Джек Брэбхем стал снова чемпионом мира, а молодой новозеландский студент снова занял высокое второе место, доказав, что его прошлогодний успех был далеко не случайным. Оставшиеся соревнования чемпионата мира — гонки на Большой приз Италии (в Монце) и на Большой приз США в Риверсайде (Калифорния) — не могут в этом ничего изменить.

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

В традиционном «Ралли 1000 озер» в Финляндии победил смешанный шведско-финский экипаж в составе Карла Бремера и Юхана Ламги, выступавших на автомобиле «Сааб». Последующие два места заняли также экипажи автомобилей «Сааб» — Э. Карлссон с Л. Симонссоном и братья Скоп Лидеры чемпионата Европы по ралли, немецкие спортсмены В. Шок и Р. Молль, вынуждены были сойти с дистанции, в результате чего лидерство перешло к французскому экипажу в составе Ренэ Траутмана и Жана Огье. Близко к этим двум экипажам в турнирной таблице находились шведы Карл Ског, Гарри Бенгстон, Эрик Карлссон и Гуннар Андерсон со своими напарниками, а также женский экипаж в составе Пат Мосс и Энн Уиздом.

Сложившаяся турнирная ситуация побудила почти всех лидеров (за исключением В. Шока и Р. Молля) принять участие в ралли Льеж — Рим — Льеж, которое является одним из самых сложных и напряженных соревнований чемпионата Европы. На дистанцию в 4654 км было дано 90 часов, причем этот подлинно «автомобильный марафон» включал в себя ряд скоростных соревнований, горные гонки, преодоление многих горных перевалов и пр.

После первых суток из 83 экипажей продолжали соревнование 75, после двух суток — 68, но на территории Югославии отсеялось больше половины участников. Лидировали сначала Орейе и Мазоэро (на «Альфа-Ромео») и Пат Мосс — Энн Уиздом («Остин-Хилей»), но вскоре вперед вышли лидеры чемпионата Траутман — Огье, а на второе место прошлогодний чемпион Кольтелони (на автомобиле «Ситроен ИД-19»). За ними наилучшее количество очков имели Лагенест и Пат Мосс. На контрольном пункте у выезда из Югославии отметили свои маршрутные карты 35 участников.

Самым трудным этапом явился ночной переход горного участка Чибиано — Роверето в Доломитах, насчитывавший не менее восьми перевалов на протяжении 270 км. Здесь потерпели фиаско многие экипажи, а лидер соревнований Рене Траутман просто сдался, заявив, что у него «больше нет ни нервов, ни сил».

Тем более примечательна победа, достигнутая в этих соревнованиях женским экипажем в составе Пат Мосс и Энн Уиздом. Замечательные раллистки нашли в себе силы продолжать соревнование среди оставшихся 16 экипажей, причем они занимали второе место после чемпиона Европы Кольтелони. А вскоре сошел и он, открыв молодым англичанкам путь к самому крупному успеху в их спортивной биографии. Победив в этом труднейшем соревновании, Пат Мосс и Энн Уиздом не только подтвердили, что могут соревноваться на равных правах с лучшими мужскими экипажами, но и вошли в число основных лидеров чемпионата Европы.

* * *

Потерявшие после «1000 озер» положение лидеров Р. Шок и В. Молль вновь вернули его себе, уверенно выиграв «Польское ралли» (дистанция 1650 км), входящее в общий зачет первенства Европы. Это им удалось, поскольку французский экипаж Рене Траутман — Огье не сумел занять более высокого места, чем пятое, потеряв несколько очков. Оба эти экипажа, а также английский экипаж Пат Мосс — Энн Уиздом участвовали затем в «Ралли Викингов», однако здесь успеха не имели. Немцы оказались на 23 месте, а англичанки — на двадцатом.

«Ралли Викингов» выиграли Карл-Магнус Ског и Рольф Ског, значительно улучшившие этой победой свое турнирное положение.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО МОТОКРОССУ

В двух последних соревнованиях розыгрыша первенства мира по мотокроссу (на мотоциклах до 500 см³) продолжалась упорная борьба между шведами Стеном Лундиным и Биллом Нилссеном, набравшими в предыдущих соревнованиях наибольшее число очков.

Мотоциклетный кросс на Большой приз Бельгии (предпоследний этап чемпионата) выиграл Нилссен, оставивший Лундина на втором месте, а прошлогоднего чемпиона Европы Рольфа Тибблина — на четвертом. Однако последний этап розыгрыша — гонки на Большой приз Люксембурга — ознаменовался неудачей для Нилссена: из-за повреждения двигателя он сильно отстал от Лундина и голландца Дона Рикмана, финишировав с «опозданием» на целый круг. Это не помешало, впрочем, Нилссену стать чемпионом мира. Он набрал в общей сложности 42 очка, в то время как у Лундина 40 очков, а у Тибблина 26 очков.

СОРЕВНОВАНИЕ НА ЭКОНОМИЮ ГОРЮЧЕГО

Недавно было проведено международное соревнование по экономии горючего на дистанции 1800 км. Это традиционное соревнование, известное под названием «Мобил Иконом Ран», проходило по трассе Утрехт — Бурже — Гренобль — Канны, включающей в себя также трудные горные перевалы Лотаре и Изар.

Для успеха в таком соревновании, как показал опыт, очень важна общая тщательная подготовка машины с целью повышения ее наката на холостом ходу двигателя. Большую роль играют и мастерство вождения — надо как можно реже тормозить, умело использовать рельеф местности и пр. Многие специалисты утверждают, что нужно иметь особо «легкую ногу».

Экипаж французского автомобиля «Дофин-Гордини» в составе Ишар и Демюльe израсходовал в среднем по 4,87 л на 100 км пробега и завоевал в соревновании первый приз. Супружеская пара Гебрар сумела получить победу в индексном зачете, учитывающем расход топлива, отнесенного на тонну перевозимого груза. В общем зачете супруги вышли на второе место.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), В. В. БОГАТОВ, Г. В. ЗИМЕЛЕВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН (зам. главного редактора), М. И. КОЛПАКОВ, А. М. КОРМИЛИЦЫН, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, В. Я. СЕЛИФОНОВ, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

Корректор М. М. Островская. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.

Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенка, 26/1. Тел. К 5-52-24, К 4-60-02. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 2.X-60 г. Бум. 60 × 92¹/₈ 2,25 бум. л. — 4 печ. л. Тираж 300 000 экз. Подп. к печ. 24/X-60 г.
Г-64759. Цена 3 руб. Зак. 1863.

3-я типография Управления Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

На горных дорогах

Музыка Александра ВОРОНОВА

Слова Вадима МАЛКОВА

Мелькают выступы скалистых гор.
Машину быструю ведет шофер.
Потоки бурные внизу шумят.
По краю пропасти проходит скат.

ПРИПЕВ:

Ой, вы горные дороги,
Кто бывал — тот не забудет вас!
И не даром говорится,
Что шофер здесь ошибиться
Ошибиться может только раз.

За поворотом — снова поворот
И неожиданность повсюду ждет:
То вдруг туман закроет перевал,
То вдруг дорогу преградит обвал.

ПРИПЕВ.

И днем, и ночью, и в мороз, и в зной
Идут машины горной стороной.
Пусть ты устал, и трудный путь далек,
Но быть на месте нужно точно в срок.

ПРИПЕВ:

Ой, вы горные дороги,
Кто бывал — тот не забудет вас!
И недаром говорится:
Можешь ты, шофер, гордиться,
Если здесь получишь первый класс.





1. Московская кольцевая автомобильная дорога; 2. Подмосковное шоссе; 3. Калужское шоссе; 4. Наро-Фоминское шоссе; 5. Боровское шоссе; 6. Минское шоссе; 7. Волоколамское шоссе; 8. Ленинградское шоссе; 9. Дмитровское шоссе; 10. Ярославское шоссе; 11. Щелковское шоссе; 12. Горьковское шоссе; 13. Рязанское шоссе; 14. Каширское шоссе.
Ноябрь 1960
За рулём